

लोक-सभा वाद-विवाद
का
संक्षिप्त अनूदित संस्करण

SUMMARISED TRANSLATED VERSION
OF
4th
LOK SABHA DEBATES

[दसवां सत्र]
Tenth Session



[खण्ड 38 में अंक 21 से 30 तक हैं]
[Vol. XXXVIII contains Nos. 21 to 30]

लोक-सभा सचिवालय
नई दिल्ली
LOK SABHA SECRETARIAT
NEW DELHI

विषय-सूची/CONTENTS

अंक 25, शनिवार, 28 मार्च, 1970/7 चैत्र, 1892 (शक)
No. 25, Saturday, March 28, 1970/Chaitra 7, 1892 (Saka)

विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
सभा पटल पर रखे गये पत्र	Papers Laid on the Table	1—2
राज्य सभा से संदेश	Message from Rajya Sabha	.. 2
सभा का कार्य	Business of the House	.. 2—3
कार्य मंत्रणा समिति—	Business Advisory Committee—	
47वां प्रतिवेदन	Forty-Seventh Report	.. 3
अनुदानों की मांगें (रेलवे) 1970-71	Demands for Grants (Railways) 1970-71	.. 3—41
श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी	Shri Surendranath Dwivedy	3—4
श्री एम० एस० मूर्ति	Shri M. S. Murti	.. 4—6
श्री चन्द्रिका प्रसाद	Shri Chandrika Prasad	.. 6—7
श्री गणेश घोष	Shri Ganesh Ghosh	.. 8—10
श्री कृ० मा० कौशिक	Shri K. M. Koushik	.. 10—12
श्री साधु राम	Shri Sadhu Ram	.. 12—13
श्री कामेश्वर सिंह	Shri Kameshwar Singh	.. 13—14
श्री रघुवीर सिंह शास्त्री	Shri Raghubir Singh Shastri	.. 14
श्री किरुत्तिनन	Shri Kiruttinan	15—16
श्री न० कु० सांघी	Shri N. K. Sanghi	16—17
श्री फ० गो० सैन	Shri P. G. Sen	17—18
श्री अ० सि० सहगल	Shri A. S. Saigal	.. 18—19
श्री देवेन सेन	Shri Deven Sen	.. 19

*किसी नाम पर अंकित यह + चिह्न इस बात का द्योतक है कि प्रश्न को सभा में उस सदस्य ने वास्तव में पूछा था ।

*The sign + marked above the name of a Member indicates that the question was actually asked on the floor of the House by that Member.

विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
श्री जो० ना० हज़ारिका	Shri J. N. Hazarika	19—20
श्री मुद्रिका सिन्हा	Shri Mudrika Sinha	20—21
श्री पीलू मोडी	Shri Pilo Mody	.. 21
श्री एस० एम० जोशी	Shri S. M. Joshi	21
श्री राज देव सिंह	Shri Raj Deo Singh	22
श्री पी० एम० मेहता	Shri P. M. Mehta	.. 22
श्री सीताराम केसरी	Shri Sitaram Kesri	23
श्री सु० कुन्दु	Shri S. Kundu	.. 23—26
श्री क० ना० तिवारी	Shri K. N. Tiwary	.. 26—27
श्री सूरज भान	Shri Suraj Bhan	.. 27
श्री वीर भद्र सिंह	Shri Virbhadra Singh	.. 27—28
श्री शिवचन्द्र झा	Shri Shiva Chandra Jha	.. 28
श्री शिव नारायण	Shri Sheo Narain	.. 29
श्री नन्दा	Shri Nanda	.. 29—38
विनियोग (रेलवे) विधेयक, 1970	Appropriation (Railways) Bill, 1970	41—46
विचार करने का प्रस्ताव	Motion to consider	41
श्री कंवर लाल गुप्त	Shri Kanwar Lal Gupta	42—43
श्री नन्दा	Shri Nanda	.. 43
खंड 1 से 3	Clause 1 to 3	.. 43
पारित करने का प्रस्ताव	Motion to Pass	44
श्री रंगा	Shri Ranga	.. 44
श्री नम्बियार	Shri Nambiar	44—45
श्री समर गुह	Shri Samar Guha	.. 45—46
श्री शिवनारायण	Shri Sheo Narain	.. 46
श्री विश्वनारायण शास्त्री	Shri Biswanarayan Shastri	.. 46
श्री नन्दा	Shri Nanda	.. 46
अनुदानों की अनुपूरक मांगें (रेलवे) 1969 -70	Supplementary Demands for Grants (Railways), 1969-70	.. 47—51

विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
श्री नम्बियार	Shri Nambiar	.. 47—48
श्री जगेश्वर यादव	Shri Jagdeshwar Yadav	.. 48
श्री शशि भूषण	Shri Shashi Bhushan	.. 48
श्री सूरज भान	Shri Suraj Bhan	.. 48—49
श्री रा० ढो० भण्डारे	Shri R. D. Bhandare	.. 49
श्री शिव चन्द्र झा	Shri Shiva Chandra Jha	49—50
श्री मु० अ० खां	Shri M. A. Khan	.. 50
श्री मोलहू प्रसाद	Shri Molahu Prasad	.. 05
श्री रणधीर सिंह	Shri Randhir Singh	.. 05
श्री नन्दा	Shri Nanda	.. 50—51
विनियोग (रेलवे) संख्या 2 विधेयक, 1970	Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 1970 ..	52
पुरःस्थापित तथा पारित	Introduced and Passed ..	52
हरियाणा और पंजाब कृषि विश्व-विद्यालय अध्यादेश, 1970 के बारे में सांविधिक संकल्प और पंजाब कृषि विश्वविद्यालय विधेयक	Statutory Resolution Re: Haryana and Punjab Agricultural Universities Ordinance and Punjab Agricultural Universities Bill	53—68
विचार करने का प्रस्ताव	Motion to Consider	53
श्री श्रीचन्द गोयल	Shri Shri Chand Goyal	.. 53—54
श्री अन्नासाहिब शिन्दे	Shri Anna Sahib Shinde	.. 54, 55—56
श्री शिवचन्द्र झा	Shri Shiva Chandra Jha	.. 56
श्री शिव नारायण	Shri Sheo Narain	56
श्री हेम राज	Shri Hem Raj	56—58
श्री रणधीर सिंह	Shri Randhir Singh	58—59
श्री इसहाक साम्भली	Shri Ishaq Sambhli	.. 59
श्री श्रीनिवास मिश्र	Shri Shrinibas Misra	.. 59—60
श्री नरेन्द्र सिंह महीडा	Shri Narendra Singh Mahida	.. 60—61
श्री ज्योतिर्मय बसु	Shri Jyotirmoy Basu	.. 61
खंड 2 से 45 और 1	Clauses 2 to 45 and 1	.. 65
पारित करने का प्रस्ताव—संशोधित रूप में	Motion to Pass, as amended ..	68

लोक-सभा
LOK SABHA

शनिवार, 28 मार्च, 1970/ 7 चैत्र, 1892 (शक)
Saturday, March 28, 1970/Chaitra 7, 1892 (Saka)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई
The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]
Mr. SPEAKER in the Chair

Shri Molahu Prasad (Bansgaon) : I rise on a point of order Sir, I want to know whether he will also place Hindi version of the Reports on the Table or not ?

संसद कार्य और नौवहन तथा परिवहन मंत्री (श्री रघुरामैया) : मुझे पता चला है कि ये प्रतिवेदन हिन्दी में उपलब्ध है ।

सभा-पटल पर रखे गये पत्र
PAPERS LAID ON TABLE

सरकारी आश्वासनों पर की गई कार्यवाही सम्बन्धी विवरण

श्री रघुरामैया : (1) मैं चौथी लोक सभा के विभिन्न सत्रों के दौरान मंत्रियों द्वारा दिये गए विभिन्न आश्वासनों, वचनों और प्रतिज्ञाओं पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही के निम्नलिखित विवरण सभा-पटल पर रखता हूँ :—

(एक) अनुपूरक विवरण संख्या 1	नवां सत्र, 1969
(दो) अनुपूरक विवरण संख्या 5	आठवां सत्र, 1969
(तीन) अनुपूरक विवरण संख्या 15	सातवां सत्र, 1969
(चार) अनुपूरक विवरण संख्या 10	छठा सत्र, 1968

- | | |
|-----------------------------------|--------------------|
| (पांच) अनुपूरक विवरण
संख्या 17 | पांचवां सत्र, 1968 |
| (छः) अनुपूरक विवरण
संख्या 23 | चौथा सत्र, 1968 |
| (सात) अनुपूरक विवरण
संख्या 25 | दूसरा सत्र, 1967 |

[पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी०-3004-70]

केन्द्रीय सरकार द्वारा बाजार से लिये गये ऋणों के बारे में अधिसूचना

वित्त मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री प्र० चं० सेठी) : मैं वर्ष 1970-71 में केन्द्रीय सरकार द्वारा बाजार से लिये गये ऋणों के बारे में अधिसूचना संख्या एफ 4 (3)-डब्ल्यू एण्ड एम/70, जो दिनांक 26 मार्च, 1970 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी, की एक प्रति सभा-पटल पर रखता हूँ।

[पुस्तकालय में रखी गई। देखिये संख्या एल० टी०-3005-70]

राज्य सभा से संदेश

MESSAGE FROM RAJYA SABHA

सचिव : मुझे राज्य सभा के सचिव से प्राप्त निम्न संदेश की सूचना देनी है :—

“कि लोक-सभा द्वारा 18 मार्च, 1970 को पास किये गये विनियोग (लेखानुदान) विधेयक, 1970 के बारे में राज्य-सभा को लोक-सभा से कोई सिफारिश नहीं करनी है।”

सभा का कार्य

BUSINESS OF THE HOUSE

संसद् कार्य और नौवहन तथा परिवहन मंत्री (श्री रघुरामैया) : मैं घोषणा करता हूँ कि 30 मार्च 1970 से आरम्भ होने वाले सप्ताह में निम्नलिखित सरकारी कार्य लिया जायेगा :—

- (1) आज की कार्य सूची में से बचे कार्य को किसी मद पर विचार।
- (2) प्रेस परिषद् (संशोधन) विधेयक, 1970, राज्य सभा द्वारा पास किये गये रूप में। (विचार तथा पास करना)
- (3) कलकत्ता पत्तन (संशोधन) अध्यादेश 1970 के निरुमोदन सम्बन्धी श्री कंवर लाल गुप्त के सांविधिक संकल्प पर चर्चा और कलकत्ता पत्तन (संशोधन) विधेयक 1970, राज्य सभा द्वारा पास किये गये रूप में (विचार तथा पास करना)

- (4) आवश्यक वस्तु (संशोधन) चालू रखने का अध्यादेश, 1969 के निरुमोदन सम्बन्धी श्री कंवर लाल गुप्त तथा अन्य सदस्यों के सांविधिक संकल्प पर और आवश्यक वस्तु (संशोधन) चालू रखने का विधेयक 1970, राज्य सभा द्वारा पास किए गए रूप में । (विचार तथा पास करना)
- (5) गृह कार्य मंत्रालय के नियन्त्रणाधीन अनुदानों की मांगों पर चर्चा तथा मतदान ।
वैदेशिक कार्य मंत्रालय के नियन्त्रणाधीन अनुदानों की मांगों पर चर्चा तथा मतदान ।

कार्य मंत्रणा समिति

BUSINESS ADVISORY COMMITTEE

संतालीसवां प्रतिवेदन

संसद् कार्य और नौवहन तथा परिवहन मंत्री (श्री रघुरामैया) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :
“कि यह सभा कार्य मंत्रणा समिति के 47वें प्रतिवेदन से, जो 26 मार्च, 1970 को सभा में प्रस्तुत किया गया था, सहमत है ।”

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :—“कि यह सभा कार्य मंत्रणा समिति के 47वें प्रतिवेदन से, जो 26 मार्च 1970 को सभा में प्रस्तुत किया गया था, सहमत है ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

The Motion was adopted .

रेलवे बजट—अनुदानों की मांगें—जारी

RAILWAY BUDGET—DEMANDS FOR GRANTS—Contd.

श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी (केन्द्रपाड़ा) : मैं रेलवे मंत्री से यह आश्वासन चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड मंत्रियों द्वारा किये गये निर्णयों को स्वीकार करेगा तथा क्रियान्वित करेगा । सभा को विदित है कि हमने कटक-पारादीप रेलवे लाइन के निर्माण में विलम्ब का मामला उठाया था । यद्यपि मंत्री महोदय ने इसके निर्माण कार्य के आरम्भ के समय कहा था कि यह लाइन अप्रैल 1970 तक पूरी हो जायगी, रेलवे प्राधिकारियों ने विलम्ब किया है जिसके कारण पारादीप पत्तन के कार्य पर विपरीत प्रभाव पड़ेगा । इस सम्बन्ध में अधिकारियों के साथ एक बैठक में मंत्री महोदय ने उनको काफी झिड़का और यह निर्णय किया गया था कि वे वर्ष 1971 के अन्त तक निर्माण कार्य पूरा करने का प्रयत्न करेंगे । यह आश्वासन मेरे सामने दिया गया था परन्तु श्री नन्दा ने राज्य सभा में कहा है कि यह कार्य वर्ष 1972 के अन्त में पूरा होगा । इस मामले पर ब्योरेवार विचार किया गया था । परन्तु अब प्रत्येक ठेके का मूल्य 40-50 लाख रुपये रखा गया है जिससे स्थानीय ठेकेदार इस कार्य को न कर सकें । इसके परिणामस्वरूप समस्त कार्य में विलम्ब हो रहा है । ऐसी स्थिति में हम मंत्री महोदय के वचन का आदर कैसे कर सकते हैं ?

भूतपूर्व रेलवे मंत्री डा० राम सुभग सिंह ने आश्वासन दिया था कि रेलगाड़ी नियंत्रकों की मांगों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जायेगा यह मामला गत कई वर्षों से विचाराधीन है। उनकी मांगें बिल्कुल उचित हैं। वे सप्ताह में एक छुट्टी चाहते हैं। यदि कोई उप मुख्य नियंत्रक मुख्य नियंत्रक के पद पर काम करता है तो उसे स्थानापन्न पद पर काम करने का वेतन मिलना चाहिये। इसी प्रकार उनके कमरे भी वातानुकूलित होने चाहिये क्योंकि उनका कार्य बहुत महत्वपूर्ण है, इस सम्बन्ध में आदेश जारी हो जाने के बावजूद भी कोई कार्यवाही नहीं की गई है। फिर वेतन आयोग ने ग्रेड 1 और ग्रेड 2 गाड़ी नियंत्रकों को मिलाने की सिफारिश की थी परन्तु उसे अब तक क्रियान्वित नहीं किया गया है। उनकी संख्या केवल 2500 और इस सम्बन्ध में वित्तीय व्यय अधिक नहीं होगा। रेलवे बोर्ड इस प्रकार के छोटे-मोटे कार्य भी करने को तैयार नहीं और ऐसी स्थिति मंत्री महोदय अपने को असहाय पाते हैं अतः। रेलवे बोर्ड को इस सम्बन्ध में कार्यवाही करनी चाहिये।

रेलवे बोर्ड को समाप्त करने की मांग की जा रही है। जनता इस दफतरशाही तरीकों और रेलवे बोर्ड के रवैये के विरुद्ध है।

इस तालचर-विमलघाट लाइन बनाने की मांग करते रहे हैं। इस लाइन के बन जाने से रौड़केला से पारादीप अथवा विशाखापत्तनम को माल भेजने में परिवहन शुल्क बहुत कम ही लगेगा। यह सर्वेक्षण कब तक पूरा हो जायेगा। मैं मंत्री महोदय से आश्वासन चाहता हूँ कि सर्वेक्षण पूरा होते ही चौथी योजना में इस लाइन का काम आरम्भ हो जायेगा।

दक्षिणपूर्व रेलवे पर हरीदासपुर और गढ़-मधुपुर रेलवे स्टेशनों के निकट कृषि योग्य भूमि है और स्थानीय खेतिहर वहां पर अच्छी प्रकार से खेती कर सकते हैं। रेलवे उनमें पट्टे पर भूमि दे सकता है। परन्तु हमें पता चला है कि इस कार्य को रेलवे प्राधिकारी करते हैं और उस भूमि स्थानीय खेतिहरों को नहीं दिया जाता। इस मामले की जांच भी की गई है परन्तु उससे स्थानीय खेतिहरों को कोई लाभ नहीं पहुंचा। मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय स्वयं इस सारे मामले की जांच करें।

श्री मि० सू० मूर्ति (अनकापल्लि) : रेलवे के तीसरे श्रेणी के कर्मचारियों की स्थिति बहुत दयनीय है। इस वर्ग के कर्मचारियों की पदोन्नति के अवसर बहुत कम उपलब्ध है। इस श्रेणी के कर्मचारी अपने वेतनक्रम में अधिकतम वेतन प्राप्त कर रहे हैं। दूसरे वेतन आयोग ने कुछ असंगतियों का उल्लेख किया था। अभी उनको दूर नहीं किया गया है और अब तीसरा वेतन आयोग नियुक्त होने वाला है। मंत्री महोदय ने उपयुक्त कर्मचारियों को कुछ राहत देने की घोषणा की थी परन्तु रेलवे बोर्ड उसकी मनमानी व्याख्या कर रहा है। मंत्री महोदय ने जो कुछ दिया था वह रेलवे बोर्ड ने अन्य तरीके से उनसे ले लिया है।

दूसरे वेतन आयोग ने मंत्रालयों में कार्य करने वाले विभिन्न वर्गों के कर्मचारियों का वर्गीकरण उनके कार्य तथा उत्तरदायित्वों को ध्यान में रख कर किया था। रेलवे मंत्रालय ने इसे स्वीकार कर लिया था परन्तु उसे अब तक क्रियान्वित नहीं किया है। इसके परिणामस्वरूप इस वर्ग के सभी स्तरों पर कार्य भार बढ़ गया है। समान कार्य के लिये समान वेतन का सिद्धान्त

समाप्त कर दिया गया है। इस वर्ग के रेलवे कर्मचारियों ग्रेड बढ़ाया जाना चाहिये। इनकी पदोन्नति के अवसर बहुत कम हैं। इस वर्ग के साथ किया जा रहा अन्याय समाप्त किया जाना चाहिये।

केवल इतना ही नहीं, केवल इस वर्ग के कर्मचारियों की भर्ती पर प्रतिबन्ध लगा दिया गया है। इस सम्बन्ध में भी गृह कार्य मंत्रालय में तत्कालीन राज्य मंत्री श्री हाथी और तत्कालीन रेलवे मंत्री के वक्तव्य परस्पर विरोधी थे। अगस्त 1966 में रेलवे बोर्ड ने भारतीय रेलवे के सभी महाप्रबन्धकों को आदेश जारी किये थे कि प्रशासनिक खर्च कम करने के लिये सरकार ने निर्णय किया है कि प्रशासनिक कार्यालयों में कर्मचारियों की भर्ती पर प्रतिबन्ध लगा दिया जाना चाहिये और सेवा निवृत्त हुए तथा सेवा मुक्त हुए कर्मचारियों के पद न भरे जायें। इस वर्ग के कर्मचारियों की भर्ती पर यह प्रतिबन्ध अब भी लगा हुआ है। यह प्रतिबन्ध किसी अन्य वर्ग पर लागू नहीं है। अधिकारियों के पद दुगुने कर दिये गये हैं। उनके वेतन-मान बढ़ा कर वेतन ढांचा युक्तियुक्त बना दिया गया है। क्या इसको मितव्ययता कहते हैं? मेरे विचार में यह कार्यवाही अनुचित है।

तीन पंचवर्षीय योजनाओं को क्रियान्वित करने से संगचल तथा कुछ अन्य वर्गों के कर्मचारियों की संख्या में बहुत वृद्धि हुई है जिसके परिणामस्वरूप तीसरी श्रेणी के कर्मचारियों का काम बहुत बढ़ गया है। सेवा निवृत्ति मृत्यु तथा त्याग-पत्र दिये जाने के परिणामस्वरूप रिक्त पदों को भी अब तक नहीं भरा गया है। संगणक लग जाने से भविष्य में भी इस वर्ग के कर्मचारियों की भर्ती पर पूरा प्रतिबन्ध लगा रहेगा। इस प्रकार की कार्यवाही से बेरोजगारी की समस्या कैसे हल होगी। संगणक लग जाने से रोजगार के अवसर और भी कम हो जायेंगे और इस प्रकार इस वर्ग के कर्मचारियों की भर्ती रुक जायेगी।

तीसरी श्रेणी के कर्मचारी प्रशासन के अभिन्न अंग हैं उनका भी कुछ दायित्व है वे लोग भी कुछ सेवा की शर्तों के आधीन काम करते हैं। रेलवे प्रशासन द्वारा उनका शोषण उचित नहीं। उनकी शिकायतों को दूर करने के लिए रेलवे प्रशासन को उनके प्रतिनिधियों से मिलना चाहिए ताकि उनकी शिकायतों पर विचार-विमर्श किया जा सके। ऐसा कहा गया है कि ये कर्मचारी किसी कार्मिक संघ के सदस्य बन जायें और अपनी शिकायतें दूर करवाने के लिये आन्दोलन करें। किन्तु यदि ये किसी कार्मिक संघ के सदस्य बन जाएंगे तो उस यूनियन द्वारा हड़ताल की जाने की स्थिति में उन्हें भी हड़ताल करनी पड़ेगी। अतः पृथक वर्ग ही माना जाना चाहिए, प्राधिकारी वर्ग का अपनी संस्थाएं हैं और रेलवे प्रशासन द्वारा उन्हें मान्यता प्राप्त है। फिर तीसरी श्रेणी के इन कर्मचारियों की यूनियनों को मान्यता क्यों नहीं दी जाती? उनके भाग्य को अन्य यूनियनों के सहारे नहीं छोड़ा जा सकता इससे अंततः हानि रेलवे प्रशासन को ही होगी। हाल में वाल्टेयर डिवीजन में 2000 श्रमिकों की छंटनी की गई है। बेकारी की परिस्थितियों को देखते हुए मनमाने ढंग से इस प्रकार की छंटनी को रोका जाना चाहिए। रेलवे मंत्री स्वयं इस मामले की जांच पड़ताल करके आवश्यक कार्यवाही करें।

रेलवे का विकास भी अनियोजित ढंग से हो रहा है। जहां पहले से रेलवे लाइनों का जाल बिछा है उन का विकास किया जा रहा है किन्तु जहां रेलवे लाइनें नहीं हैं उन स्थानों की

उपेक्षा की जा रही है। इससे क्षेत्रीय असंतुलन बढ़ता जा रहा है। परियोजनाओं के विकास के परिणामस्वरूप उत्पादन बढ़ रहा है किन्तु उत्पादों को मंडी तक पहुंचाने के लिए रेलवे परिवहन की व्यवस्था नहीं है। ओंगल से हैदराबाद तक बरास्ता नागार्जुनसागर नई लाइन बिछाने का प्रस्ताव है किन्तु अभी तक उस पर कोई कार्यवाही नहीं की गई है। रेलवे मंत्री नई लाइनें बिछाने के प्रस्ताव पर विचार करें ताकि नई परियोजनाओं से प्राप्त उत्पादों को रेलवे द्वारा मंडी तक ले जाया जा सके।

Shri Chandrika Prasad (Ballia): I thank the Chair for permitting me to take part in the discussion on Demands for Grants. I shall be very brief in my speech. It is a pleasure to know that the Hon. Minister of Railways has started travelling in third class to realise the hardships of the passengers travelling in III class.

This also is a matter of great pleasure that he has dropped the proposed increase in IIIrd class fare. It has been said that this would result in a loss of 13 crores rupees but this loss can be made up by preventing leakages and pilferages. As for instance coal is stolen from Mugal-Sarai, Mudwadih and Godhara. Thefts of railway property are encouraged by the R. P. F. The railway officials are corrupt. I am sure Shri Nanda will remove such evils, I hope he will give a practical shape to our idea of establishing socialistic pattern of society.

At present there are no satisfactory arrangements for drinking water, electricity and cleanliness in III class compartments. Necessary amenities should be provided.

To reduce over-crowding in III class compartments either the additional bogies should be provided or the number of trains should be increased. III class passengers should also get the facility of sleeping accommodation as in the case of first class passengers.

The Railways are a big enterprise in public sector and they play an important role in bringing about the unity and national integration. Tours should be organised if possible free of cost, to enable students to travel from one part of the country to another so that they may be able to get first hand knowledge of the country.

The age limit for children should be raised from 12 years to 15 years for the purpose of railway concessions.

The railway employees should be paid three months salary in advance whenever there is famine or such other calamity. Suitable provision should be made for protection of the railway track between the Ganga and Ghaghra.

The backward areas around narrow gauge should be developed and the narrow gauge should be converted in broad gauge. There is only one train running between Ballia and Banaras during the day. I have many times written to the authorities concerned in this regard but in vain. A number of private buses are running between these two places and are earning a handsome income. I would therefore request the Hon. Minister to extend the railway line from Ballia to Chhapra.

To connect U. P. with Bihar there is Majhi railway bridge but neither the pedestrian nor the light transport is allowed to use the bridge, while the narrow gauge railway bridge over Dheva Nadi at Pilibheet is freely used by all sorts of transport vehicles. Why Majhi bridge is not allowed to be used likewise.

There is no industry in our area and it has always been neglected. Although people from Ballia were in the forefront in the struggle for freedom from 1857 to 1947 we have an I. I. T. at Ballia and if a diesel Locomotive workshop is established there the students will have means of practical training there and they will not have to run after jobs as they can very well be absorbed in workshop there itself. It is rather sad that the strength of 1st class railway employee is increased while that of the 4th class employee being reduced. The hardships of the low paid employees should be removed. It is only then that we can establish a welfare state in the country.

Upper India Express is an important train of the North. It runs late by 4 to 6 hours. Either the time table should be adjusted according to its late running or this evil of late running should be removed. Likewise 67 up and 68 down also run late. The students of Revti and Sehtwar who are studying in Allahabad University have to face a great difficulty as no train stops at these places.

A transport bridge is being built at Buxar which is linked by a broad gauge railway line. Ballia is about fifteen miles from there. To link Ballia with broad gauge line it is desirable that the bridge should be constructed for trains.

There is acute shortage of residential accommodation for railway employees. While 96 per cent of the officers have been provided with houses, even 18 per cent of the IIIrd class railway employees have not been provided with residential accommodation.

There is lot of disparity in the service conditions of officers and class III employees. Officers are confirmed early and duly promoted while class III employees are not confirmed even after a period of more than fifteen years ; and they have to take departmental examination for getting promotion.

While the officers get T. A. as soon as they get out of their houses, the class III employees are neglected. Those getting a salary of Rs. 220 or more in other ministries are entitled to 1st class travel, railway employee get only 2nd class, I hope the Hon. Minister will consider their case sympathetically and will remove their grievances.

अध्यक्ष महोदय : हमें लगभग 1398 कटौती प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं। सभी लोगों को इन प्रस्तावों पर बोलने का समय देना मेरे लिए कठिन है जबकि अधिकांश दलों ने अपना समय ले चुके हैं।

श्री ज्योतिर्मय बसु (डायमंड हार्बर) : हमारी पार्टी का समय नहीं समाप्त हुआ।

श्री अ० सि० सहगल (विलास पुर) : यह बड़े आश्चर्य की बात है कि जिन लोगों को राष्ट्रपति के अभिभाषण पर बोलने का अवसर नहीं उन्हें रेलवे बजट पर भी बोलने का अवसर नहीं दिया जा रहा है।

अध्यक्ष महोदय : रेलवे बजट राष्ट्रपति के अभिभाषण का प्रतिस्थापन कर सकता है तो मुझे कोई आपत्ति नहीं है।

श्री अ० सि० सहगल : जिनको राष्ट्रपति के अभिभाषण पर बोलने का अवसर नहीं मिला उन्हें रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया जाए।

श्री पीलू मोडी : आपके कटौती प्रस्ताव लेने से पूर्व मेरा निवेदन है कि हमारे दल के एक और सदस्य को इस पर बोलने का अवसर दिया जाये ।

अध्यक्ष महोदय : उन्हें निश्चय ही समय दिया जायेगा परन्तु निर्धारित समय के बारे में मैं उन्हें याद दिला दूँ कि उनके दल के पास 6 मिनट बचे हैं, जनसंघ के पास 2 मिनट, द्रविड़ मुनेत्र कषगम के पास 14 मिनट तथा भाक्रांद के पास 7 मिनट बचे हैं

श्री ज्योतिर्मय बसु : मार्क्सवादी साम्यवादी दल के पास अभी समय है ।

अध्यक्ष महोदय : मुझे उसका मालूम है । अब मैं श्री गणेश घोष से बोलने के लिये निवेदन कर रहा हूँ ।

श्री गणेश घोष (कलकत्ता-दक्षिण) : सन् 1941 से 1950 के उत्तरार्द्ध में भारत सरकार ने 75 प्रतिशत रेलमार्गों का कोयले के उपभोग में मितव्ययता करने के लिये विद्युतीकरण करने का निर्णय किया था । एतदर्थ मई, सन् 1958 में रेलवे विद्युतीकरण संगठन की कलकत्ता में मुख्यावास रखा जाकर रेलवे बोर्ड के अधीन अलग महाप्रबन्धक के साथ स्थापना हुई । रेलवे बोर्ड ने भी यह माना है कि रेलवे विद्युतीकरण संगठन ने 2,534 किलोमीटर मार्ग तथा 6,247 किलोमीटर ट्रेक का विद्युतीकरण कर दिया तथा तीसरी तथा चौथी पंचवर्षीय योजनाओं की अवधि में इस संगठन द्वारा विश्व के समुन्नत देशों की तुलना में अच्छा कार्य हुआ है ।

इस कार्य में प्रत्येक ईकाई पर व्यय भी सराहनीय है । एक तुलनात्मक अध्ययन के अनुसार रेलवे विद्युतीकरण संगठन ने 1.87 करोड़ रुपये की औसत लागत से 5479 ट्रेक किलोमीटर का विद्युतीकरण किया जबकि तारकेश्वर शाखा लाईन पर 4.79 करोड़ रुपये प्रति ट्रेक किलोमीटर लगे । दक्षिण-रेलवे में 789 किलोमीटर ट्रेक के विद्युतीकरण पर 2.50 करोड़ रुपये लगे ।

साथ ही रेलवे विद्युतीकरण संगठन का कार्य निर्धारित अवधि में पूरा हुआ जबकि मध्य तथा दक्षिण रेलवे को निर्धारित समय से अधिक समय लगा । रेलवे विद्युतीकरण संगठन द्वारा प्रगति की औसत दर 4-5 प्रतिशत थी जबकि जोनल रेलवे की केवल 2 प्रतिशत ही थी । इस तरह पूंजीगत व्यय के प्रतिफल में विलम्ब हुआ तथा पूंजी के ब्याज को दीर्घावधि तक जारी रखना पड़ा इस प्रकार जोनल रेलवे की लागत कहीं अधिक रही ।

इस सम्बन्ध में रेलवे बोर्ड ने भी रेलवे विद्युतीकरण संगठन द्वारा किये गये कार्यों, जैसे :— पावर की सप्लाई करके विद्युत के व्यय को कम करना, तांबे के कंडक्टरों को उपयोग के लिये देना, लम्बी दूरी पर संचार साधनों में प्रगति करना आदि, में सफलता दिखाई ।

रेलवे बोर्ड ने एक निर्णय किया था कि चौथी पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत रेलवे विद्युतीकरण संगठन का मुख्यालय कलकत्ता रखकर अधिक विद्युतीकरण का कार्य किया जायेगा परन्तु बिना किसी औचित्य के रेलवे बोर्ड ने दिसम्बर 1967 में इस संगठन को तोड़कर जोनल रेलवे के हाथ में विद्युतीकरण का कार्य सौंपने का निर्णय किया । इस निर्णय का कारण केवल परियोजना की जगह का कलकत्ता से दूर होने के अतिरिक्त, और कुछ नहीं था ।

रेलवे बोर्ड के अनुसार भी रेलवे विद्युतीकरण संगठन ने अपने कलकत्ता स्थित मुख्यालय से विरार-साबरमती, मद्रास-विजयवाड़ा, कानपुर-टुंडला में समय 2 पर काफी प्रगतिशील कार्य किये ।

परन्तु ये सब कार्य रेलवे विद्युतीकरण संगठन के कलकत्ता मुख्यालय पर होने से ही पूरे किये गये तथा बम्बई तथा विजयवाड़ा में अलग इकाइयां खोले जाने से ऐसा नहीं हो सका, ऐसा रेलवे बोर्ड ने स्वीकार किया है ।

रेलवे बोर्ड के निर्णय के अनुसार रेलवे विद्युतीकरण संगठन को तोड़ने पर प्राक्कलन समिति द्वारा किया गया असन्तोष एवं आलोचना न्यायोचित थी । प्राक्कलन समिति ने कहा है कि समिति की यह राय है कि जब संगठन का मुख्यालय कलकत्ता में था तो दूर के विद्युतीकरण परियोजना के स्थानों जैसे-विरार साबरमती, मद्रास, विजयवाड़ा, इगतपुरी-भुसावल आदि पर सीधा कार्य संचालन होता था तथा रेलवे मंत्रालय ने भी संगठन द्वारा किये गये अच्छे कार्यों की सराहना की है । ऐसी स्थितियों में समिति को इस बात का सन्देह है कि रेलवे विद्युतीकरण संगठन की अलग शाखाएं खोलने का कदम कोई विवेक पूर्ण कदम होगा क्योंकि विश्व के समुन्नत देशों की तुलना में जो बराबरी के कदम के इस संगठन द्वारा तकनीकी क्षेत्र में उठाये गये शायद अलग शाखा खोलने पर ऐसा नहीं होगा ।

निश्चय ही यह कदम अविवेकपूर्ण है तथा मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहूंगा कि रेलवे बोर्ड का निर्णय पर प्राक्कलन समिति द्वारा की गई आलोचना के बारे में उनका क्या कार्रवाई करने का विचार है ।

साथ ही इस संगठन की अलग शाखा खोलने से केवल उच्च पदों वाले कर्मचारियों को छोड़कर अन्य विद्युतीकरण कर्मचारियों के सभी वर्गों के 10-12 वर्षों से कार्य कर रहे कर्मचारियों को बहुत बड़े पैमाने पर हटाये जाने तथा नीचे के पदों पर किये जाने जैसी परिस्थितियों को भुगतना पड़ा । जब रेलवे बोर्ड से लम्बे अनुभव वाले रेलवे विद्युतीकरण संगठन के कर्मचारियों की सेवाओं का सदुपयोग करने के बारे में पूछा गया तो उत्तर में कहा गया कि जो खुली लाइनों पर कार्य करने को तैयार है उन्हें वहां पर भेज दिया जाएगा । जब रेलवे बोर्ड से पूछा गया कि वहां उनका क्या भविष्य है तो जवाब मिला कि जब निर्माण-कार्य बंद हो जायेगा तो पद अवनतियां होंगी किसी भी प्रथम श्रेणी के कर्मचारी को नीचे के पदों पर नहीं किया गया परन्तु द्वितीय एवं तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों को नीचे के पदों पर कर दिया गया । यदि उनमें से किन्हीं को वापिस अपने पदों पर नियुक्त किया जायेगा तो उनकी दुबारा जांच होगी तथा जिस सख्ती से उनका सलेक्शन हुआ था उसी के अनुसार फिर सलेक्शन होगा अन्यथा वे दस वर्ष पहले वे जिन पदों पर कार्य कर रहे थे उन्हीं पर उन्हें काम करना पड़ेगा । कितने ही कर्मचारी तो उच्च न्यायालयों में न्याय के लिये जा रहे हैं । मैं समझता हूं कि रेलवे बोर्ड को अपने कर्मचारियों से समझौता कर लेनी चाहिये ।

चतुर्थ श्रेणी के जरूरत पड़ने पर लिये जाने वाले कर्मचारियों को किसी भी निर्माण कार्य

की समाप्ति पर लाखों की तादाद में हटा दिया जाता है। ऐसे कर्मचारियों को जिनमें से अनेक 8-10 वर्षों से विद्युतीकरण की परियोजनाओं में कार्य का अनुभव प्राप्त कर लेते हैं। परन्तु ज्योंही निर्माण कार्य समाप्त होता है। उन्हें हटा दिया जाता है तथा जब कभी कोई नई परियोजना का कार्य शुरू होता है तो 8-10 वर्षों के अनुभवी चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों को भी भर्ती के समय नये व्यक्तियों के साथ आना पड़ता है जब की विद्युतीकरण का कार्य दक्षता चाहने वाला कार्य है परन्तु फिर भी कुछ ध्यान नहीं दिया जाता है। इस सबके पीछे क्या कारण हैं? क्या तर्क हैं? क्या मतलब है इन सब बातों का मैं रेलवे मंत्री जी से कहूंगा कि वे इसे स्पष्ट करें। प्राक्कलन समिति ने भी पूरे विचार के बाद 70 वें प्रतिवेदन के पृष्ठ 65 पर इस प्रकार कहा है कि विद्युतीकरण संगठन होने से बहुत बड़े पैमाने पर कर्मचारियों को पद-अवनत कर दिया जाता है तथा आवश्यकता पड़ने पर लिये जाने वाले श्रमिकों को तो हटा ही दिया जाता है परिणाम स्वरूप अधिकारी वर्ग में असंतोष फैलता है अतः समिति का रेलवे-मंत्रालय से सुझाव है कि इन कर्मचारियों को अन्य परियोजनाओं में लगाया जाकर उनके समान पदों पर रखा जाये।

अध्यक्ष महोदय, मैं चाहता हूँ कि रेलवे मंत्री इस संगठन को पुनर्गठित करने से अर्थ-व्यवस्था तथा कार्य कुशलता पर हुये प्रभाव पर कम से कम हमें सामान्य बातें बताएं।

रेलवे बोर्ड की कार्य अकुशलता का केवल यही उदाहरण नहीं है बल्कि लगभग 14 वर्ष पहले सन् 1953 में श्री सारंगपाणि की सलाह तथा प्रतिवेदन की खारिज कर दिया तथा जून सन् 1964 में इसने हावड़ा-बरदवान मुख्य लाइन में विद्युतीकरण में कोई तकनीकी त्रुटि कर दी जिससे राजकोष को $7\frac{1}{2}$ करोड़ रुपये का घाटा हुआ। क्या रेलवे बोर्ड ने उसे चुकाया? बेचारे लोगों को इसे चुकाने को बाध्य किया गया।

अब फिर रेलवे बोर्ड रेलवे विद्युतीकरण संगठन को तोड़ने अथवा पुनर्गठित करने का विचारहीन कार्य करने जा रहा है। समाचार-पत्रों का अनुमान है कि इस पुनर्गठन से 38 करोड़ रुपये का घाटा होगा अब भी समय है कि रेलवे मंत्री, रेलवे बोर्ड के इस निर्णय जिसके अनुसार वह ऐसे शानदार संगठन को तोड़ने जा रही है, फिर से रेलवे बोर्ड को ठीक करने पर ध्यान पूर्वक विचार करेंगे।

श्री कृ० मा० कौशिक (चांदा) : अध्यक्ष महोदय, श्रीमान् जी मेरे पास समय बहुत थोड़ा है और मैं उसी अवधि में अपनी बात कहूंगा। मेरा इस बात से पहले विरोध है कि रेलवे आवश्यकता से अधिक पूंजी लगाने में लगी हुई है। लोक लेखा समिति के प्रतिवेदन संख्या 22 तथा 49 को देखने से स्थिति स्पष्ट हो जायेगी। मैं इंजिन तथा डिब्बों आदि का पहला उदाहरण दूंगा। तीसरी पंचवर्षीय योजना में रेलवे ने 2650 लाख मीट्रिक टन भार उठाने की क्षमता बनाई परन्तु केवल 2030 लाख मीट्रिक टन भार ही उठाया गया। इसलिये तीसरी पंचवर्षीय योजना के अन्त में डिब्बों को भार उठाने की क्षमता अतिरिक्त हो गई तथा इस सब के उपरान्त तीसरी योजना के अन्त तक रेलवे ने 55,000 और अधिक डिब्बों की क्षमता अतिरिक्त क्षमता में जोड़ दी जोकि यही बताता है कि अत्यधिक आवश्यकता से अधिक पूंजी लगाई गई जिससे अन्य किसी अच्छे उद्देश्यों में पूंजी नहीं लगाई जा सकती है।

लोक लेखा समिति ने गहन अध्ययन के बाद रेलवे के इस दृष्टिकोण की भर्त्सना की है तथा बताया है कि आय से लागत कहीं अधिक है। मंत्रियों द्वारा दिये गये आंकड़ों के अनुसार वह 50 थी जोकि रेलवे ने गलत बताई। रेलवे ने आश्वासन दिया कि भविष्य में जब कभी विनियोजन करना होगा तो वे मंत्रियों द्वारा दिये गये आंकड़ों पर विश्वास न करके मामलों की स्वयं गहराई से जांच करेंगे तथा अन्य विश्वस्त आंकड़ों को इकट्ठा करेंगे फिर पूंजी लगायेंगे परन्तु ऐसा लगता है कि यह दिया गया आश्वासन भी पूर्ण नहीं किया गया है तथा यही कारण है जिसके लिये लोक लेखा समिति ने उन्हें सचेत किया है। चतुर्थ पंचवर्षीय योजना में भी इतनी अधिक अतिरिक्त क्षमता के उपरान्त भी डिब्बों की खरीद के लिये रेलवे और अधिक पूंजी लगाना चाहती है अतः मंत्रालय को विशेष रूप से आगे विनियोजन के लिये सतर्क रहना चाहिये। यह तो और अधिक डिब्बों की खरीद के बारे में लोक लेखा समिति का दृष्टिकोण है मुझे पता चला है कि चौथी योजना में 1.5 लाख माल डिब्बे और खरीदे जा रहे हैं। तीसरी योजना में भी 2600 लाख मीट्रिक भार उठाने की रेलवे की क्षमता थी तथा केवल 2030 लाख मीट्रिक टन भार उठाया गया जिससे क्षमता का पूरा उपयोग नहीं हो पाया। अतः मेरा निवेदन है कि अधिक पूंजी को डिब्बों की खरीद में विनियोजित न करके कुछ उपयोगी लाइनों बिछाने में लगाकर सदुपयोग किया जाये।

यदि नई लाइन बिछाने अथवा लाइन को दोहरी बनाने में लगाई जाने वाली पूंजी की जांच करें तो विनियोजन आवश्यकता से अधिक ही होगा। लोक लेखा समिति के 22 वें प्रतिवेदन में 16 लाइनों को दोहरी बनाने के उदाहरण प्रस्तुत हैं परन्तु जितनी अधिक पूंजी इन लाइनों को बिछाने तथा दोहरी करने में लगी, यातायात में उतनी सुविधा समानुपात में नहीं दी जा सकी। मैं गुना-मक्सी तथा कटनी-सिंगरौली लाइनों का उदाहरण दूँ वहाँ कोयले की खान विकसित नहीं की गई है तथा यह भी मालूम नहीं है कि किस प्रकार का कोयला वहाँ पर है। फिर भी 24 करोड़ रुपये कटनी-सिंगरौली लाइन पर लगाये जा रहे हैं। मैं आशा करता हूँ कि रेलवे मंत्रालय इस पर ध्यान देगा।

सरकारी कोष से सरकारी क्षेत्र उपक्रम परियोजना के लिये 3200 करोड़ रुपये दिये गये। रेलवे मंत्रालय को इस बात की जानकारी होनी चाहिये कि सरकारी आय क्या है तथा इसे किस प्रकार से खर्च किया जाना चाहिये।

छोटी लाइनों की बड़ी लाइनों में परिवर्तित करने की कोई योजना नहीं है। जब तक इन छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित नहीं कर दिया जायगा तब तक उद्योग धंधे नहीं पनप सकते। आर्थिक विकास के लिये भी छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित करना आवश्यक है।

साथ ही सब स्तरों पर आधुनिक एवं कम्प्यूटरों के साधन प्रस्तुत कर दिये हैं। रेलवे को दोनों तरफ से खर्चा नहीं करना चाहिये।

60 से 70 प्रतिशत तक माल को विद्युत एवं डीजल इंजिनों से ले जाया जाता है

परन्तु कोयले के खर्च में उसके अनुपात में कोई कमी नहीं दिखाई जाती है। लोक लेखा समिति के अनुसार कोयले का व्यय बढ़ रहा है। कारण यह है कि वह खराब किस्म का कोयला है।

60 से 70 प्रतिशत तक माल यातायात विद्युत और डीजल इंजिनों द्वारा होता है। तो हम यह नहीं समझ सकते हैं कि कोयला पर किये जाने वाला व्यय क्यों नहीं होता।

रेलवे सुरक्षा दल महत्वहीन है। वे स्वयं धोखेबाज हैं। रेलवे सुरक्षा दल के लिये किये जाने वाले व्यय द्वारा आप सम्पत्ति को नष्ट किया जा रहा है। कोयले की भारी मात्रा में चोरी होती है। माल के नष्ट होने पर क्षतिपूर्ति के रूप में रेलवे विभाग के करोड़ों रुपये देने पड़ते हैं। इस स्थिति में रेलवे सुरक्षा दल के लिये करोड़ों रुपये खर्च करने से क्या प्रयोजन है? रेल मंत्री को इस महत्वपूर्ण विषय पर गम्भीरता से विचार करना चाहिये।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में कुछ लाइनों लगाने के लिये रेल अधिकारियों ने सर्वेक्षण किया और उन्होंने मुझे लिख कर दे दिया कि इस लिये आवश्यक धनराशि जब प्राप्त होगी। तब शजूरा-अडिलाबाद लाइन का निर्माण शुरू किया जायगा। यह कम दूर वाला लाइन है और रेल अधिकारियों ने कहा है कि यह एक उपयोगी लाइन है। गाड़ी खरीदने में और अलाभकर एवं अनुपयोगी लाइनों के लगाने में जो पूंजी का क्षतिविनियोजन हो रहा है वह समाप्त कर दिया जायगा तो इन छोटी एवं उपयोगी लाइनों सुगमता से लगाई जा सकती हैं।

श्री स० क० पाटिल ने कुपम रेल फाटक पर एक भूगत-मार्ग के निर्माण का वचन दिया था मगर वह अभी तक पूरा नहीं हुआ। डा० रामसुभग सिंह ने श्री काकुलम में कुछ नये रेल फाटक बनाने का वचन दिया था, वह भी पूरा नहीं हुआ।

मैं आशा करता हूं कि रेल मंत्रालय मेरे सुझावों की ओर ध्यान देगा और देश के हित के लिये उन्हें कार्यान्वित करेगा।

Shri Sadhu Ram (Phillaur): Mr. Speaker, I support the demand for railways. But regarding the railways I have also something to say. At a distance of 2 miles from Vyas railway station, there is the dera Bhapa Jaymal Singh. It is a religious place and lakhs of people come there including from foreign countries like America etc. The station there is a very small one. For the last six or seven years I have been appealing to the Railways Minister to construct a big station there. We had asked the Government to issue order. So that mail trains should stop at this station. Hardly one or two trains stop here. At this station there is no arrangement for fresh water supply and third class waiting rooms. I had appealed so many times to the Minister and I had raised this issue in the meeting of the consultative committee. But hither to no step has been taken in this direction. The approach road is so short that the public has to suffer a lot. It is a defame to our country. There is no reason why the Government should not attend to this issue. So my appeal to the Minister is that this case should be considered immediately. If he is not in a position to go and see the condition of the place, he may send a responsible officer, and try to realise how much the people are suffering.

I have to say one thing about the stopping interval of trains in Phagvara station from where I am coming. There are four colleges, five or six miles and so many other institutions

in this place. If the trains passing through are stopped here, it will be a great help to the public. Now Kashmir mail, only when coming from Delhi, stops here. I have pleaded for this, many times. But the Government is not paying any heed to. Another thing which I have to mention in this context is that almost all time this station is immersed in complete darkness. When a bulb is exhausted, permission will have to come from top officer to replace it by a new one. In normal course it takes 3 or 4 months. I had written a letter to the Minister that Mail Trains should be stopped there at least for 4 minutes instead of the present 2 minutes. Everyday I see that passengers run up here and there to catch seat as soon as the train arrives. But so many may not succeed in that mission and so many may fall down. For the aged people it is even more difficult to get into the train. Notwithstanding repeated appeals from our side the Government is quite indifferent towards this case.

The Railway Board and Railway Department are vast organisations. What I want to say is that great injustice is done to the schedule castes employees and employees. Whenever such complaints come to us, we write letters to the Minister. There he refers the matter to the Board. Reply comes from there. But no effective step has been taken so far. Hence I would like to appeal to the Railway Minister Shri Nanda, who is an able Minister, to go into these matters and use his good office to improve the condition of this place. With these words, I support the demands of Railway and also I congratulate Shri Nandaji and hope that he may consider my suggestions and take necessary steps.

Shri Kameshwar Singh (Khagaria) : Mr. Speaker, I would like to draw the attention of the Railway Minister toward Mansi railway station. Here, the banks of river Ganga are eroding due to this, lives of lakhs of people are in danger. The Transport department, Irrigation department, Railway department and ultimately the Bihar Government are responsible for this. The Railway department is more responsible. When I made fervent appeal to Shri Nanda, he had assured to do whatever was possible in this respect. I remind the Government that after rainy season is started, whatever amount the Government may spend, it will be in vain. Hence it is high time that they should take steps expeditiously.

Now, I draw the attention of the Government towards those areas where the train service is quite insufficient. At present no direct service is there from Manzi to Darbhanga. The people are suffering out of it. Hence, a direct service should be started from Manzi to Darbhanga.

The existing line in Barauni should be extended upto Khatihar. Now pilferage is going on a large scale at the time of transshipment in Gadahara. To prevent this Pilferage extension of line is essential.

Now the people suffer a lot due to the lack of a railway over bridge in Kagaria and Bihapur. I urge the Government to construct an overbridge here.

It is heard that the D. S. office is going to be shifted from Sonpur. Sonpur is situated in the middle of so many other areas. So if it is shifted, the people will have to face so many unnecessary hardships.

A new railway line should be installed from Pasraha to Saharsa via Baldour. Here the people are living in such a condition that they even don't know whether we have

achieved freedom. They are living in that condition which was prevailing here before the Independence. They even don't know what the Government of India is doing for them. Hence I request you to take steps immediately in this direction.

I draw the attention of Railway department to a very important place. A railway bridge should be constructed at Sultanganj to connect it with Agvani-dumarya, and through this, the existing broad gauge line in Sultanganj should be extended upto Katihar. It is an important line from the security point of view.

The Railway Ministry had imposed a fine of Rs. 10 on the passengers who travel without ticket or who come on platform without the platform ticket. As a matter of fact, the people who are coming from far off villages generally, are unaware of the rules and regulations of Railway department. They come on platform without platform ticket. They suffer out of their ignorance. Hence what I want to say is that this system should be stopped. The real culprits are escaped cleverly and the poor ignorant villagers are arrested.

Shri Raghuvir Singh Shastri (Baghpat) : Mr. Speaker, Merrut, Muzafarnagar and Saharanpur are among the most fertile areas of our country. But the existing Railway system there is utterly useless.

In trains which are running on this line, which is called Saharanpur-Shahdara light railway, not even a single boggy is usable. The engines are also either condemned or about to be condemned. The Members coming from that side have been submitting memorandum for the last four years. But unfortunately the Ministers are changing in no time. Hence my appeal to the new Railway Minister Shri Nanda is that he may visit this area and see the difficulties of the people.

The total length of the railway line there is 149 km. In spite of its being a fertile area, there is not even a single good factory. Hence there are many schools, Inter-degree colleges etc. along this line. But hither to, the Government have not done anything to develop this area industrially.

As a result of our endeavour, the Railway Ministry had issued an order to the effect that a broad line should be installed here. In his speech the erstwhile Railway Minister Dr. Ram Subhag Singh had said "It is also not good for the developed area to give a rail track of this type." And also said "It is a narrow gauge line and it is considered that a narrow-gauge line will, apart from being financially remunerative, create operational problems." Here he had admitted that this line should be converted to broad gauge line. On 8 November, 1968, a survey order was issued to this effect and the Minister had assured us that the report would be finalised by July. But even after 16 or 17 months, no concrete steps have been taken in this direction.

Specifically I want to say one thing that our area is a peaceful one. Hither to there has been no act of sabotage or incidents of arson or looting. But now the people realise that only after violence is erupted the Government will think over the issue. Hence my request to the Minister is that he would not compel the people to think in terms of violence. Special attention should be given to their case.

Finally, I appeal to the Minister that he may give special consideration to this area. I am sure that if the Minister thinks over this issue with broad mindedness and unreservedly, he will make decisions in our favour.

****श्री किरतिनन (शिवगंज) :** अध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्रालय की लगभग 1700 करोड़ रुपये की अनुदानों की मांगों पर चल रही चर्चा में भाग लेते हुए मुझे प्रसन्नता हो रही है। उनके सम्बन्ध में माननीय सदस्यों में लगभग 1300 कटौती प्रस्ताव पेश किये हैं और उनमें 49 कटौती प्रस्ताव मेरे नाम पर हैं। कटौती प्रस्ताव पेश करने का मेरा उद्देश्य यह है कि नये रेलवे मंत्री उन पर ध्यान दें और यथोचित कार्यवाही करें। मुझे पूर्ण आशा है कि मंत्री महोदय अपने प्रशासनिक अनुभव से समस्याओं का समाधान खोजने में सफल होंगे।

रेलवे बजट की कुल 1700 करोड़ रुपये की राशि में से 1,50,45,000 रुपये की राशि रेलवे बोर्ड के प्रशासनिक खर्च के लिए है। रेलवे बोर्ड उच्च स्तर का एक नौकरशाही ढांचा है जो निम्न स्तर के अधिकारियों को आदर या उचित सम्मान नहीं देता और नीतियों तथा कार्यक्रमों के क्रियान्वयन में बहुत अधिक विलम्ब करता है। मेरा अनुरोध है कि रेलवे मंत्री इस वर्ष रेलवे बोर्ड के समाप्त करने के लिए कार्यवाही करें और उसके स्थान पर एक आत्मनिर्भर संगठन बनाया जाना चाहिए।

सरकार का विचार रेलवे बोर्ड में एक हिन्दी अधिकारी नियुक्त करने का है और उसने हिन्दी के प्रचार पर लगभग 4,12,000 रुपये खर्च करने का प्रस्ताव किया है जो कर्मचारी हिन्दी की परीक्षाएं 'प्रवीण', 'प्रबोध' और 'प्राज्ञ' पास कर लेते हैं उन्हें पारितोषिक दिये जाते हैं। किन्तु उन्हें हिन्दी ठीक प्रकार से नहीं पढ़ाई जाती। वस्तुतः उन्हें हिन्दी नहीं आती किन्तु वे शिक्षकों और परीक्षा लेने वालों की सांठ-गांठ से परीक्षाएं पास कर लेते हैं।

मैं इस बात पर विशेष रूप से बल देना चाहता हूँ कि चालू वर्ष के बजट में तमिलनाडु को अपना यथोचित हिस्सा नहीं मिला है। यदि तुतीकोरन बन्दरगाह परियोजना को सफल बनाना है तो तुतीकोरन बन्दरगाह तक रेलवे लाइन बिछाकर उसे त्रिवेन्द्रम से जोड़ देना चाहिए। इसे रेलवे लाइन द्वारा रामनाथपुरम तथा तंजोर जिले से भी जोड़ा जाना चाहिए। धनुषकोडि की रेलवे लाइन ज्वारीय तरंगों द्वारा बहा दी गई थी। तमिलनाडु की जनता की यह मांग है कि उसे पुनः बनाया जाना चाहिए। यदि रामेश्वरम् द्वीप को रेलवे लाइन से न जोड़ा गया, तो वह एक दूसरा कच्चातीबू बन जायेगा। रेलवे लाइनों के मामले में भी तमिलनाडु को उसका उचित हिस्सा नहीं दिया गया है। तमिलनाडु सरकार ने चिन्नासेलम—चिगलपट सम्पर्क रेलवे लाइन को प्राथमिकता दी है। मद्रास—अर्कोनम—बंगलौर लाइन पर बिजली से चलने वाली गाड़ियों के लिए लगातार मांग की जा रही है। तिरुनेलवेलि और नागरकोइल तथा कन्याकुमारी और त्रिवेन्द्रम को बड़ी रेलवे लाइन से जोड़ने का प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है। अब इस प्रस्ताव के क्रियान्वयन में अधिक विलम्ब नहीं किया जाना चाहिए।

यह बार-बार कहा जाता है कि दक्षिण रेलवे को आवर्ती घाटा हो रहा है। मेरे विचार से इस घाटे का कारण यह है कि दक्षिण के अधिकांश भाग में मीटर-गेज लाइनें हैं और लाइनों की

****तमिल में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का संक्षिप्त हिन्दी रूपान्तर।**

**** Summarised translated version based on English translation of speech delivered in Tamil.**

क्षमता का पूरा-पूरा उपयोग नहीं किया जा रहा है। दक्षिण में अधिक एक्सप्रेस गाड़ियां चलाई जानी चाहिए और गाड़ियों में डिब्बे अधिक लगाये जाने चाहिए। इससे रेलवे के राजस्व में भी वृद्धि होगी। मद्रास सेन्ट्रल स्टेशन को एम्मोर स्टेशन तक बड़ी रेलवे लाइन बिछाने के लिए सरकार से अनुरोध किया गया था किन्तु सरकार ने यह मांग भी अस्वीकार कर दी। दूसरी ओर सरकार कलकत्ता, बम्बई और मद्रास नगरों में सर्कुलर रेलवे की व्यवस्था चौथी पंचवर्षीय योजना-काल में ही करने के प्रस्ताव पर विचार कर रही है। सरकार तमिलनाडु राज्य की राजधानी मद्रास को इतना महत्त्व क्यों नहीं दे रही है।

केन्द्रीय सरकार के कुल कर्मचारी लगभग 26 लाख हैं। इनमें रेलवे के कर्मचारी 13 लाख हैं। इस सम्बन्ध में मेरा यह विचार है कि उनके लिए एक पृथक वेतन आयोग नियुक्त किया जाना चाहिए। यदि ऐसा करना सम्भव न हो, तो रेलवे कर्मचारियों के सम्बन्ध में वेतन आयोग को एक पृथक प्रतिवेदन देने के लिए कहा जाना चाहिए। एक और बात यह है कि रेलवे के संगचल कर्मचारियों को पर्याप्त सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं। कर्मशियल क्लर्कों की स्थिति बहुत ही दयनीय है। उनके पदोन्नति के अवसर बहुत ही कम हैं। उनकी शिकायतों को दूर किया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त मंत्री को चाहिए कि वह रेलवे कर्मचारियों के लिए प्रोत्साहन देने की घोषणा करे, ताकि वे निष्ठा से कार्य करें।

/Shri N. K. Sanghi (Jodhpur) : Sir, the hon. Minister has established certain new conventions while presenting the Railway Budget for 1970-71. He has rectified the mistakes in the Budget by way of bringing amendments therein even before it is put in the House for discussion. He also said that he will continue the dialogue about the Budget even after it is passed by the House. There are some new conventions. People all over India wish that there should be railway lines in their area. Government should try to fulfil the wishes of the people.

The Budget presented in this House gives a very gloomy picture of the Railway finances. The position of the Reserve Fund is very much serious. The dividend which the Railways has to pay to the Central Revenues has completely depleted the Reserve Fund. In view of the poor performances of the Railways it is difficult to imagine what will be the position of Railways in future. Something should be done to improve the working of the Railways. The Railway Commission Committee should ask the Government for a moratorium on Dividend to Central Revenues for next 10 years and the money thus saved, should be utilized for the development of Railways. Another method of raising the finances for railway development is floating of debentures in the financial institutions like Life Insurance Corporation. Otherwise, it will be impossible to meet even a fraction of the requirement of laying new railway lines.

Shri Nanda has told in his budget speech that about Rs. 7.5 crores are being spent on the maintenance of the Railway Protection Force. He also mentioned about the loss of about Rs. 12 crores which the Railways are suffering on account of theft and pilferage of spares and property of railways and consignment. It is a very serious situation. Something should be done immediately to remedy it.

The Minister has admitted that there was increase in freight carriage. This year Railways moved 10 lakh tonne more than the previous year. But there is increase in transportation capacity of goods and passengers while there is decrease in revenues. There has been

increase in transportation capacity of as well as in loss to Railways. The freight structure in Indian Railways is very complicated. Unless, it is simplified and rationalised the railways cannot get out of the difficulties.

The railways have to face competition from road transport and they are loosing much on this account. To improve the situation they should start fast goods trains. At some places there is one-way movement of goods traffic and the wagons return empty from the other end. A committee should be appointed to find out a solution to this problem.

I would like to draw your attention to the 'ticketless travel' and 'unauthorised pulling of chains'. I suggest that halt stations should be constructed where needed to check the unauthorised pulling of chains. One such station should be installed between Shahdara and Sahibabad near A. T. I. College, where students often pull chain to stop the trains. To check the ticketless travelling in students monthly tickets should be issued to college authorities, who may distribute them to students.

The scheme prepared for suburban train system in Calcutta, Bombay, Madras and Delhi has disappointed us. These days surveys are made first and feasible studies are delayed by 8 to 10 years. Too much delay is not desirable. Surveys and studies should be completed as early as possible.

The people of Rajasthan are happy that the 'Chetak Express' has been started to cater to their needs. But the way it is being run has hurt them. Beyond Jaipur it runs like the ordinary passenger train. At present it starts from Sarai Rohilla station. I want that it should start from the Delhi Junction.

As regards the Railway employees, I want to say that they should be given more facilities. More schools and hospitals should be opened in their colonies and localities. Their demands should be met. It will increase the efficiency of Indian Railways. There should be no discrimination in respect of issue of first class 'A' passes to officers. Their morale should be raised high. I hope the Minister will pay attention to all these things.

श्री फ० गो० सेन (पूर्णिमा) : श्रीमन्, मुझे आपने रेलवे बजट पर बोलने का अवसर दिया है। इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। प्रायः यह कहा जाता है कि यात्री-यातायात से रेलवे को लाभ नहीं है और माल यातायात से उसे लाभ है। इसमें तो संदेह ही नहीं है कि रेलवे को औद्योगिक माल भेजने जैसे जटिल काम करने पड़ते हैं। कई औद्योगिक सामान ऐसे होते हैं जिनके लिए विशेष प्रकार के माल-डिब्बे बनाने पड़ते हैं। इस दिशा में अनुसंधान अभिकल्प तथा मानक संगठन ने बहुत अच्छा और सराहनीय काम किया है। इसी के परिणामस्वरूप राज्य व्यापार निगम विदेशों को अधिक डिब्बों का निर्यात करने में सफल रहा है। प्रतिवेदनों के पढ़ने से पता चलता है कि 1968-69 में आयात 25.8 से घटकर 10.1 हो गया। इस समय आयात के काम को तीन अभिकरण—पूर्ति-विभाग, रेलवे बोर्ड और क्षेत्रीय रेलवे—कर रहे हैं। यह व्यवस्था ठीक नहीं है। इस कार्य के लिए केवल एक संगठन होना चाहिए।

बहुत समय पूर्व यह आश्वासन दिया गया था कि गाड़ियों में केवल एक ही दर्जा रहेगा और विभिन्न दर्जों को धीरे-धीरे समाप्त कर दिया जायेगा। तीसरे दर्जे के यात्री डिब्बों में सुविधाएं बढ़ाने का वचन भी दिया गया था। किन्तु रेलवे प्रशासन में आश्वासन पूरा करने में असफल रहा है। इन आश्वासनों को पूरा करने के लिए ठोस कार्यवाही की जानी चाहिए।

रेलवे बजट अलग से पेश किया जाता है, अतः रेलवे बोर्ड को हटाना या उसे समाप्त करना उचित नहीं है। आज कल काम इतना अधिक फैल गया है कि किसी न किसी प्रकार का नियंत्रण आवश्यक है।

आज कल रेलगाड़ियों में, जो विशेषकर लम्बी यात्रा का सबसे सस्ता साधन है, अत्यधिक भीड़ होती है, जो एक बहुत बड़ी समस्या है और मैं समझता हूँ रेलवे मंत्रालय तथा रेलवे मंत्री को इस ओर अविलम्ब ध्यान देना आवश्यक है।

आसाम की ओर जाने वाली छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने का प्रश्न है। दिल्ली से डिब्रुगढ़ तक सीधी गाड़ी चालू करने में जो बाधा है वह यह कि बरौनी और कटिहार के बीच, जो लगभग 130 किलोमीटर की दूरी है, छोटी लाइन है; इसे बड़ी लाइन में बदला जाना चाहिए।

मनिहारीघाट और कलकत्ता के बीच उत्तर बंगाल तथा उत्तर बिहार के यात्रियों को साहिबगंज होकर कलकत्ता जाने के लिये एक सीधा तीसरी श्रेणी का स्लीपर डिब्बा होना चाहिए। इसे साहिबगंज में दानापुर फास्ट पैसेंजर ट्रेन से संलग्न किया जाना चाहिए।

रेलवे की रख-रखाव व्यवस्था बहुत खराब है। कभी-कभी प्लेटफार्म पर यात्रियों के डिब्बों में बैठने के बाद अचानक कहा जाता है कि डिब्बा खराब है और उसे अलग किया जायेगा। यार्ड में उनकी पहले जांच क्यों नहीं की जाती? इसी प्रकार चार्जमैन और मिस्त्री एक ही किस्म का काम करते हैं लेकिन उनके पदों के नाम अलग-अलग हैं। उन्हें एक ही पद-नाम दिया जाना चाहिए।

भोजन व्यवस्था का कार्य विभाग ने 'न लाभ-न हानि आधार' पर अपने हाथ में लिया था लेकिन रेलवे ने इस बार इस विभाग से 23 लाख रुपये की फालतू राशि दिखाई है। मेरा सुझाव है कि यात्रियों के लिये कुछ पोषकाहार की व्यवस्था की जानी चाहिए।

दिल्ली से पटना को डी-लक्स गाड़ी सप्ताह में एक बार जाती है जिसे बढ़ाया जाना चाहिए और मोकामे में उसका हॉल्ट होना चाहिए जिससे बरौनी तथा कटिहार जाने वाले यात्रियों को सुविधा मिल सके।

Shri A. S. Saigal (Bilaspur): Sir, I am glad that the Hon. Railway Minister has gained a practical experience of difficulties and hardships which a third class passenger has to face in trains. He deserves congratulations from all sections of the House for withdrawal of the proposed increase in the third class fares and sleeper coach charges.

The Government should give a sympathetic consideration to the genuine and just demands of class III and class IV Railway employees and take necessary steps to remove their grievances.

A huge expenditure is incurred on the Railway Board and there is a need to reduce it. A committee should be constituted to suggest ways and means to effect economy where there is scope for it.

The Utkal Express introduced by our former Railway Minister Shri Poonacha, runs twice a week. It would greatly benefit the travelling public if arrangements are made to run it daily. There is a long-standing demand of the people coming from Rourkela and Bhilai for a through bogie for Amritsar. So that there was no need to change the train at Delhi. The Hon. Minister should consider this demand.

There is no provision of new railway lines for Madhya Pradesh during the Fourth Five Year Plan. A line should be laid from Bailadila to Durg and Chirmiri should be connected with Daltonganj, a place on the Bihar border, so that the area in between may be developed. A new line from Bilaspur to Mandala (Via Pandaria) is also desirable. These lines, if laid, would help develop these areas to a great extent.

The Status of Regional and Divisional Railway Committees as also the National Council should be upgraded to the level of Standing Committees and their recommendations given full weightage.

A Welfare Fund should be started for the welfare of all railway employees so that financial assistances could be extended in case of retirement or death of the employees.

With these words I support these demands.

✓ **Shri Deven Sen** (Asansol) : Sir, I want to ask specifically if the Government is really serious about the construction of a circular Railway in Calcutta. The Sarangpani Committee had stated in its Report in 1956 that apart from the necessity of relieving congestion in the city, the circular railway was expected to open out a vast field for development in Suburban traffic to and out from the outer Suburbs, as has already been achieved in Bombay.

Calcutta is terribly congested. It is called the 'Cholera Capital' of the world and has a population of 76 lakhs. Nearly 2.50 lakh passengers arrive there every day. Passengers have to face tremendous difficulties in reaching Howrah Station due to heavy rush and congestion.

[श्री क० ना० तिवारी पीठासीन हुए]
[Shri K. N. Tewari in the Chair]

There are only two bridges in Calcutta as against ten bridges over the Thams river in London, Sixteen bridges in New York and six bridges in Rome. The responsibility to construct additional bridges and a circular railway in Calcutta rests with the Central Government.

The Estimates Committee have observed in their Report that the representative of the Ministry stated that it was not known when the Calcutta circular railway would be sanctioned. Therefore, I want a categorical reply from the Hon. Minister as to whether this project is to be undertaken or not. If not we will take up the matter with the West Bengal Government.

श्री जो० ना० हजारिका (डिब्रुगढ़) : बरौनी और कटिहार के बीच एक बड़ी लाइन बिछाने की जनता की भारी मांग है। बोनगाईगांव से बड़ी लाइन को डिब्रुगढ़ तक बढ़ाया जाना चाहिये। आसाम राज्य की अर्थव्यवस्था के कारण ऐसा करना आवश्यक है क्योंकि वहां की अर्थव्यवस्था बहुत कुछ रेलवे संचार पर निर्भर करती है। इसमें कोई सन्देह नहीं कि फरक्का बांध बनने पर आसाम की ओर रेलवे यातायात में कुछ सुधार अवश्य होगा किन्तु उससे आधी आवश्यकताएं भी पूरी नहीं होंगी, उत्तर भारत से आसाम आने वाली वस्तुएं छोटी

लाइन से होकर आती हैं और उसके बाद वे बोनगाईगांव एक बड़ी लाइन से आती हैं और फिर अमीनगांव से उन्हें अन्तर्देशीय जल परिवहन व्यवस्था से ढोया जाता है। परिणामस्वरूप आसाम में रहन-सहन की लागत सारे देश की अपेक्षा अधिक है। इसलिये गोहाटी से डिब्रुगढ़ तक बरास्ता चपारमुख, जगलबांदा, देवगांव, जोरहाट तथा शिवसागर एक बड़ी लाइन बिछायी जानी चाहिए और कटिहार को भी एक बड़ी लाइन द्वारा बरौनी से मिलाया जाना चाहिए। इसके अलावा धरमनगर से अगरतला तक भी एक लाइन बिछायी जानी चाहिए, ये निर्माण-कार्य यथाशीघ्र आरम्भ किये जाने चाहिये।

अपर आसाम जिलों में बड़ी लाइनों की व्यवस्था के लिये सर्वेक्षण किया जाना चाहिये। उत्तर सीमा रेलवे के तिनसुखिया स्थित डिब्रीजन मुख्यालय को पूर्ण मुख्यालय बनाया जाना चाहिये, सरकार ने डिब्रीजनल मुख्यालयों में केवल माल लाने-ले जाने का प्रस्ताव रखा है, लेकिन पूर्ण डिब्रीजनल मुख्यालय तिनसुखिया में होना चाहिये।

उत्तर सीमा रेलवे में कोई रेलवे सेवा आयोग नहीं है जबकि अन्य सभी रेलवे में है। आसाम के लोगों के दिमाग में ऐसी भावना है कि देश में कुछ भागों को उचित प्रतिनिधित्व नहीं दिया जा रहा है, इस शिकायत को दूर करने के लिये उत्तर सीमा रेलवे में यथाशीघ्र एक रेलवे सेवा आयोग की स्थापना बहुत आवश्यक है। इस पर मैं समझता हूँ, बहुत ज्यादा खर्च भी नहीं आयेगा।

गोहाटी में ब्रह्मपुत्र नदी पर बनाया गया पुल एक महत्वपूर्ण कार्य है, लेकिन ब्रह्मपुत्र नदी पर कम से कम दो-तीन पुल और होने चाहिये, डिब्रुगढ़ नगर को ब्रह्मपुत्र नदी के उत्तरी तट से मिलाने के लिये चौथी पंचवर्षीय योजना में दूसरे पुल की व्यवस्था की जानी चाहिये, नदी के ऊपर लैकावादी में पुल बनाया जाना चाहिए। ब्रह्मपुत्र के दक्षिण में तेजपुर को उत्तर में सिलघट के साथ मिलाने के लिये एक और पुल की आवश्यकता है, गोलपारा में बोगईगांव को मिलाने के लिये एक अन्य पुल की आवश्यकता है। तिनसुखिया, नाहरकटिया और मरियामी के नगरों में कुछ उपरिपुलों की आवश्यकता है, यह आवश्यक नहीं है कि हमेशा राज्य सरकार ही अपने धन से यह कार्य करे। उपरिपुलों की व्यवस्था को सामाजिक समस्या के रूप में लिया जाना चाहिए और यह कार्य केन्द्र द्वारा किया जाना चाहिये, एक बड़ी मांग यह है कि नई दिल्ली से बरौनी को जाने वाली आसाम मेल के साथ एक भोजन यान लगाया जाना चाहिये।

Shri Mudrika Singh (Aurangabad) : The Hon. Railway Minister deserves congratulations for withdrawal of the proposed increase in the third class passenger fares. In order to develop and achieve efficiency in the railways, as also to meet the growing demand for construction of new railway lines, it is necessary that we should find out ways and means to raise our resources. However, our efforts cannot achieve desired fruits unless we have honest and efficient staff in the department.

During the last few years, fares and freights were frequently increased, but even then the Railways are incurring heavy losses every year. That is because of corruption from top to bottom,

misappropriation of funds, heavy payments in the form of compensation, large scale pilferages and ticketless travelling. There is growing insecurity to goods transported through the railways these days. Wagons are damaged and goods stolen away by goonda elements. The railway staff cannot check them, even if the mischief is committed in their presence for they know that they would be beaten or killed if they intervened. Similar is the case with the poor T. T. Es. while checking ticketless travelling. The law and order situation has deteriorated so much that it has posed a serious problem and threat to our Railways. The House should give a serious consideration to these threats. The Government should take stringent measures to deal with and check these evils.

Now, coming to my constituency, the distance between Patna and Gaya is 57 miles and the train takes nearly four hours to cover it because of the single line between these stations. The distance can be covered in two and half hours if double line is provided there. The schedule of trains running between Patna and Gaya and Dehari and Gaya is not convenient to the local people and requires some adjustments in the timings in order to reduce long gaps and introduce frequency in their services.

There is no station between Sonist Bank and Ugrah Narain Road. If a halt is provided between these places, it would be a boon to the public. With these words, I support the budget.

श्री पीलु मोडी (गोधरा) : मेरे नाम पर केवल सात कटौती प्रस्ताव हैं । यदि ये कार्यान्वित किये गए तो इससे काफी लाभ होगा ।

मेरा कटौती प्रस्ताव संख्या 1355 वाणिज्यिक क्लर्कों के बारे में हैं, इस समय रेलवे में 38,000 वाणिज्यिक क्लर्क हैं परन्तु गत 15-20 वर्षों से इसकी ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया है, कई मामलों में उन्हें गत 20 वर्षों से कोई वेतन-वृद्धि नहीं दी गई है, यहां तक उनके कार्मिक संघों को मान्यता भी नहीं दी गई है ।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि कटौती प्रस्ताव 1354 की ओर वह अवश्य ध्यान दे, इसके बारे में मेरा वैयक्तिक अनुरोध है, यदि सरकार ने इसको कार्यान्वित नहीं किया तो मुझे अपने निर्वाचन क्षेत्र में जाने में बड़ी असुविधा होगी ।

Shri S. M. Joshi (Poona) : There are 2 lakhs of casual labourers in the railways. I want to ask from the Railway Minister whether any scheme is being considered to de-casualise them. The system of casual labour is not at all compatible with socialism and must be wound up. The question of imposing a fine of Rs. 10/- on having an improper ticket, should be reviewed. The people have to suffer a great deal due to this law. Either arrangements should be made to issue proper tickets or the law be suspended.

Licence fee is charged from the licensed coolies. I want that retirement benefits or the new Pension Scheme which is applicable to the industrial workers should be extended to these people.

Besides this, there should be only one class in the railways. If this is not possible, at least the right of travel in Air-Conditioned class given to Government officials should be abolished. There is no need of such facilities to the Government officials.

In the end, I would suggest that the workers should be given a chance to participate in the administration.

Shri Raj Deo Singh (Jaunpur): The first thing I would like to say is that the officers in high posts usually transfer their subordinates at their whims. This results in heavy expenditure. This practice of frequent transfers should be stopped.

The second thing is that the low-paid employees are posted too far from their home towns. The policy should be to post them near their home places.

Thirdly, a demand was made in the Railway Consultative Committee by some members belonging to three or four districts that a train from Delhi to Banaras via Kanpur and Lucknow should be introduced so that the people may be relieved. But no action has been taken so far.

Many times the question has been raised that the steam engine of Dehradun Express should be replaced by Diesel Engine so that two more compartments could be added to it. This will give relief to the passengers. But the Railway Minister paid no heed. Some time back I had correspondence with the Railway Ministry for laying a new line from Sultanpur to Sahganj. The survey has already been completed. Therefore this line should now be laid.

In the end, I would like to say that waiting halls should be provided for the third class passengers on all big stations and side stations and at other places shady trees may be planted.

श्री पी० एम० मेहता (भावनगर): अधिकारियों द्वारा रेलवे कर्मचारियों को परेशान करने के बारे में बहुत कुछ कहा गया है, ये बातें उनकी शिकायतों को दूर करने की प्रक्रिया के कारण होती हैं, एक स्थायी समझौता व्यवस्था मौजूद है, जहां कर्मचारियों की शिकायतें रखी जाती हैं। परन्तु फल कुछ नहीं निकलता है क्योंकि बड़े अधिकारी छोटे अधिकारियों के कथन का ही समर्थन करते हैं, इसलिए उनकी शिकायतों को दूर करने के लिए एक स्वतंत्र समझौता व्यवस्था की जानी चाहिए जहां कि कर्मचारी अपने परेशानियों को प्रस्तुत कर सकें और उन पर निष्पक्षता से विचार किया जा सके। तभी उन्हें न्याय मिल सकेगा।

दूसरी बात मैं भावनगर-तारापुर रेलवे लाइन के बारे में कहूंगा। गत वर्ष भी बजट अधिवेशन के दिनों मैंने यह बात उठाई थी, उस समय मैंने कहा था कि यह रेलवे लाइन लाभकारी है, तत्कालीन रेलवे मंत्री डा० रामसुभग सिंह ने कहा था कि पश्चिमी रेलवे से सर्वेक्षण प्रतिवेदन प्राप्त हो गया है तथा यह रेलवे बोर्ड के विचाराधीन है, परन्तु अभी तक कुछ नहीं किया गया है। मुझे आशा है कि वर्तमान रेलवे मंत्री इस पर पुनर्विचार करेंगे।

मैं अब रेलवे बोर्ड के कठोर रवैये की ओर आपका ध्यान दिलाऊंगा, पश्चिमी रेलवे में भावनगर डिवीजन के डेरेजी वेज स्टेशन मास्टर की मृत्यु काम करते समय लैम्प की लपट से जल जाने के कारण हो गई थी, उसकी विधवा ने परिवार पेंशन के लिए आवेदन पत्र दिया था परन्तु उस पर इस कारण सुनवाई नहीं हुई क्योंकि रेलवे बोर्ड के अनुसार स्टेशन मास्टर ने पेंशन का विकल्प स्वीकार नहीं किया था। स्टेशन मास्टर को यदि यह पता होता कि वह शीघ्र ही इस प्रकार मरने वाला है तो वह भविष्य निधि का विकल्प देता। मुझे अब यह बताया गया है कि यह मामला वित्त मंत्रालय को सौंपा गया है। मैं श्री नन्दा से अनुरोध करूंगा कि वह इस मामले पर विचार करें तथा उस विधवा को परिवार पेंशन दिलायें।

Shri Sitaram Keshri (Katihar) : We welcome Shri Nanda as the Railway Minister. While supporting the bill I would like to point out certain things. There is need of extending over-bridge in Bihpur thana. This thana is divided into two and on both the sides large number of people live. Since the bridge does not cover both sides, they have to go cross the Railway crossing which remains closed for hours. Therefore the overbridge on the Railway Station should be extended so as to cover both the sides.

I have written to the Minister regarding the meter-gauge line between Barauni and Katihar. It will be a very important line from the defence point of view. Since survey has been conducted, there should be no delay in converting the meter-gauge line into broad-gauge line. There is Ganga river between Bihpur and Bhagalpur. There the arrangement of the Railways is such that if a ship reaches Mahadevpur Jetty at 10 O'clock, the train arrives there at 12 O'clock with the result that the passengers have to remain there for two hours. There is no waiting room. The Railways should make such arrangement that the arrival time of the train coincides with the arrival time of the ship.

Katihar is a very important station but there is no link between Bihpur and Katihar. A passenger train should be introduced there.

The D. S. College should be taken over by the Railways as has been done in the case of Gauhati College.

Nangachia is a very important town. But the Mail train does not stop there. I had written to the General Manager regarding this. He replied that Mail does not stop at short distances and therefore it is difficult for it to stop there. I have to say that Mail stops at Barauni, Khagiria, Mansiya etc. which are short distance places. There is no reason why the same facility should not be provided at this important town. Bhagalpur, Purnea, Saharsha, Dharbhanga are important districts. If a bridge is constructed between Mahadevpur Jetty and Bhagalpur Jetty, it would be greatly beneficial. With these words I support the Railway Grants.

श्री स० कुन्दू (बालासोर) : मैं माननीय मंत्री को तीसरी श्रेणी में यात्रा करने पर बधाई देता हूँ, मैं यह मांग गत दो वर्षों से करता आ रहा हूँ कि उनको न केवल स्वयं यात्रा करना चाहिये अपितु रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष तथा सदस्यों को भी ऐसी यात्रा करने के लिए कहना चाहिए ताकि उन्हें पता चले कि तीसरी श्रेणी के यात्रियों को क्या परेशानी होती है, मेरी मांग यह है कि तीसरी श्रेणी में सभी यात्रियों को स्थान दिया जाये। जब यात्री स्थान को सुलभ नहीं किया जाता है तो उनसे वसूला गया अधिक किराया अलग दिखाया जाना चाहिए ताकि हमें वित्तीय स्थिति का पता चल सके।

रेलवे के वित्तीय तथा प्रशासनीय ढांचे की विस्तृत जांच की जानी चाहिए। यह देश के हित में होगा। यह जांच एक उच्च स्तरीय समिति द्वारा कराई जानी चाहिए।

अब मैं नैमित्तिक मजदूरों से सम्बन्धित अपने कटौती प्रस्ताव के बारे में कहूंगा। इन नैमित्तिक मजदूरों को चतुर्थ श्रेणी के नैमित्तिक मजदूर कर्मचारियों से बहुत कम वेतन मिलता है, यद्यपि ये उनका जैसा ही कार्य करते हैं। इन मजदूरों को 26 दिन का वेतन मिलता है और बाकी 4 इतवारों का, जो कि अवकाश होता है, वेतन नहीं मिलता। मैंने इस सम्बन्ध में प्रधान मंत्री को पत्र लिखा था कि उनका मामला भी वेतन आयोग को सौंपा जाये ताकि उन्हें लाभ मिल सके। रेलवे इस प्रकार उनको पूरा वेतन न देकर 10 करोड़ रुपया बचाती है।

रेलवे मंत्रालय को बड़े हुए किराये और माल-भाड़े के कारण प्राप्त 13 करोड़ रुपये की राशि कम करके नहीं करनी चाहिए थी जिसे कि उन्होंने विकास निधि से निकाला था। मुझे आशा है कि वे मितव्ययिता करके इस कमी को पूरा करेंगे।

उत्कल एक्सप्रेस दिल्ली पहुंचने में 57 घंटे लेती है, मुझे यह पता लगा है कि अधिकारियों के कथनानुसार यह समय 7 घंटे कम किया जा सकता है। मंत्री महोदय यह सुनिश्चित कराएँ कि क्या इसे 7 घंटे कम किया जा सकता है।

अलाभकारी लाइन समिति ने यह कहा था कि रुपसा-तलाबंद छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदला जाये, यदि इसको बड़ी लाइन में परिवर्तन कर केवल 30 किलोमीटर बढ़ाया जाये तो इससे बहुत लाभ हो सकता है।

कटक में ऊपरी पुल बनाने की मांग बहुत समय से की जा रही है। उसके बारे में मेरे नाम पर एक कटौती प्रस्ताव है। मंत्री महोदय कृपया इस पर विचार करें।

दुर्घटनाओं के बारे में मैंने तीन कटौती प्रस्ताव दिए हैं। मैं इस सम्बन्ध में मंत्री महोदय से उत्तर चाहता हूँ। यदि इनमें सुझाई गई बातों का पालन किया जाये तो रेलवे में बहुत सी दुर्घटनाओं को दूर किया जा सकता है ?

दक्षिण-पूर्वी रेलवे में कोराई स्थान के लोग काफी समय से एक स्टेशन की मांग कर रहे हैं। इस बारे में श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी का कटौती प्रस्ताव है। मेरा अनुरोध है कि इस बारे में कार्यवाही की जाये।

जब कभी हम रेलवे बोर्ड को किसी बात के स्पष्टीकरण के लिए लिखते हैं तो उत्तर मिलता है कि ऐसा "प्रशासकीय कारणों" से किया गया है। इससे अधिकारियों से न्याय की आशा नहीं की जा सकती है। इस पर भी विचार किया जाना चाहिए।

मेरा कटौती प्रस्ताव संख्या 809 के बारे में यह कहना है कि खुर्दा रोड पर कर्मचारियों के लिए लगभग 200 से 300 तक मकान बनाए गए थे परन्तु वे खाली पड़े रहे और उनसे राजस्व की हानि हुई। मेरा यह कहना है कि इसका उत्तरदायित्व किस पर है यह निर्धारित किया जाना चाहिए। कर्मचारियों को मकान नहीं मिलते हैं और दूसरों को मकानों पर अधिकार करने दिया जाता है।

मुझे यह कहा गया था कि उन कर्मचारियों के मामले न्यायालय में पड़े हुए हैं जिन्होंने 19 सितम्बर की हड़ताल में भाग लिया था। उनको व्यर्थ ही परेशान किया जा रहा है। मेरा अनुरोध है कि उनके मामलों को वापिस ले लिया जाए।

कटौती प्रस्ताव संख्या 413 में यह कहा गया है कि अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारियों में चल रहे वाद-विवाद न्यायाधिकरण को सौंप दिये जाने चाहिए जैसा कि अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी कांग्रेस के साथ किया गया था। इनके साथ भेदभाव नहीं बरता जाना चाहिए।

अन्त में मैं यह कहना चाहूंगा कि सहायक स्टेशन मास्टर्स और स्टेशन मास्टर्स की सेवा शर्तें ठीक नहीं हैं। वे गत 20 वर्षों से कार्य कर रहे हैं परन्तु उन्हें कोई पदोन्नति नहीं दी गई है। उनमें असंतोष फैला हुआ है। यही स्थिति दक्षिण रेलवे के कार्यालय लिपिकों आदि के बारे में है। यह एक ऐसी समस्या है जो सभी रेलवे कर्मचारियों से सम्बन्धित है। मेरा मंत्री जी महोदय से अनुरोध है कि वे इस मामले पर विचार करें।

गत वर्ष रेलवे मंत्री ने आश्वासन दिया था कि जो व्यक्ति दो या दो से अधिक वर्षों से अपने वेतन क्रम की अधिकतम सीमा पर पहुंच गए हैं उन्हें व्यक्तिगत वेतन दिया जाएगा जो उनके वेतन क्रम में मिलने वाली वेतन वृद्धि के बराबर होगा। किन्तु कुछ समय पश्चात रेलवे बोर्ड ने अपने एक परिपत्र में कहा कि केवल उन कर्मचारियों को व्यक्तिगत वेतन दिया जायगा जिन्हें पदोन्नति के लिये योग्य घोषित कर दिया गया है परन्तु रिक्त स्थान न होने के कारण उन्हें पदोन्नत नहीं दिया गया है। रेलवे बोर्ड का यह आदेश मंत्री जी द्वारा दिये गये आश्वासन के अनुरूप नहीं है। रेलवे बोर्ड के परिपत्र में यह भी कहा गया है कि रेलवे बोर्ड तथा इससे सम्बद्ध कार्यालयों के कर्मचारियों के अतिरिक्त रेलवे के तीसरी तथा चौथी श्रेणी के उन कर्मचारियों को जो अपने वेतन का अधिकतम पा रहे हैं व्यक्तिगत वेतन दिया जाना चाहिये। रेलवे बोर्ड तथा उससे सम्बद्ध कार्यालयों के तीसरी और चौथी श्रेणी कर्मचारियों के साथ यह भेद-भाव क्यों किया गया है।

पश्चिम बंगाल में हल्दी बाड़ी तथा जलपाई गुड़ी के बीच रेलवे संचार व्यवस्था का पुनः स्थापन किया जाय, इस प्रश्न को लेकर यहां के निवासियों द्वारा कई अभ्यावेदन प्रस्तुत किये गये हैं। मंत्री महोदय द्वारा आश्वासन दिया गया था कि वर्षाकाल के पश्चात इस कार्य को सम्पन्न कराया जायगा। परन्तु अब तक इस विषय में कोई कार्यवाही नहीं की गई है, इस लाइन का सामरिक महत्व भी है, मंत्री महोदय यह बतायें कि सरकार तथा रेलवे बोर्ड का इस विषय में क्या विचार है ?

तीसरे, 22 अप्रैल, 1969 को एक प्रश्न पूछा गया था जिसके उत्तर में रेलवे मंत्री ने कहा था कि कूच बिहार स्टेशन के किसी भी सहायक स्टेशन मास्टर को हटाया नहीं गया है। इस सन्दर्भ में जब मैंने मंत्री महोदय को वास्तविक परिस्थिति से अवगत कराया तब उन्होंने अपने उत्तर के प्रति खेद प्रकट करते हुए कहा कि शीघ्र अति शीघ्र हटाये गये स्टेशन मास्टर को वहां पर नियुक्त कर दिया जायगा परन्तु अभी तक ऐसी कार्यवाही नहीं की गई है।

भारत सरकार तथा रेलवे बोर्ड के आदेशानुसार राजकीय सड़क परिवहन संगठनों को वित्तीय सहायता दी जानी चाहिये। भारत सरकार के निर्णय के अनुसार, जो पत्र संख्या 24T (4)/69 दिनांक 8th सितम्बर में दिया गया है, राजकीय सड़क यातायात निगम की कुल पूंजी का 33½% भारत सरकार को देना चाहिये। इस निर्णय के अनुसार बंगाल-राज्य यातायात निगम को 60.50 लाख की राशि रेलवे द्वारा दी जानी चाहिये। परन्तु भूतपूर्व रेल मंत्री द्वारा 35 लाख रुपये की स्वीकृति प्रदान की गई। शेष राशि प्राप्त करने के लिये बंगाल राज्य यातायात निगम पिछले कई महीनों से प्रयत्न कर रहा है परन्तु कोई सन्तोषजनक उत्तर नहीं दिया जाता। इस संबन्ध में आवश्यक कार्यवाही की जानी चाहिये।

रेलवे के सम्बन्ध में हमने देखा है कि कार्य विश्लेषण के परिणामस्वरूप स्टेशनमास्टर तथा टिकट जांच करने वाले कुछ कर्मचारियों को इस आधार पर निकाला गया कि कर्मचारियों की संख्या अधिक है। परन्तु कार्यकारी अधिकारियों के कार्य विश्लेषण की ओर कोई ध्यान क्यों नहीं दिया जाता है। इस सम्बन्ध में आवश्यक कार्यवाही की जानी चाहिये।

1969 में मैंने एक सुझाव दिया था कि रेल दुर्घटनाओं को समाप्त करने के लिये संशोधित लघु राडार प्रणाली की स्थापना की जानी चाहिये। उत्तर पूर्व रेलवे के एक कर्मचारी श्री अपूर्ब कुमार चौधरी ने इस उद्देश्य से सम्बन्धित एक मशीन का आविष्कार किया है। मैंने मंत्री महोदय से इसके सम्बन्ध में समाचार-पत्र तथा विदेशी पत्रिकाओं में प्रकाशित विवरण प्राप्त करने के लिये निवेदन किया था परन्तु मंत्री महोदय ने इस विषय में आधेमन से कार्यवाही की। रेलवे बोर्ड के अधिकारियों ने इस मशीन के विकास को कोई प्रोत्साहन नहीं दिया। मुझे आशा है कि मंत्री महोदय इस इलैक्ट्रॉनिक मशीन की उपयोगिता आदि के विषय में विचार करेंगे जिसके प्रयोग द्वारा रेल दुर्घटनाओं को रोका जा सकता है तथा रेलवे बोर्ड को 200 करोड़ रुपये की बचत हो सकती है। मेरा विश्वास है कि इस मशीन की स्थापना द्वारा रेल यात्रियों तथा रेल कर्माचारियों को नवीन सुविधा प्राप्त हो सकेगी।

Shri K. N. Tiwari (Bettiah) : Representatives and other papers regarding Railway Doctors are lying with the Hon. Minister. Their demand is that their status should be raised to the level of that of the C. G. H. S. Doctors. All the Railway Ministers have come across this matter and all of them have given an assurance to consider their case and remove their difficulties. I would request the Hon. Minister to look into this matter.

A bridge has been constructed over the river Gandak on the line from Gorakhpur to Bhainsalotan. It could be utilized by the Railways. If the strategic line being built from Gorakhpur is linked up with Waghah and Narkatiaganj via Bhainsalotan and extended on to Assam, it may solve the problem of over-crowding.

Feasibility of constructing a Broad gauge line, via Darbhanga or via Muzzafarpur is being studied. We are of the view that it would be proper to construct the line from Samastipur to Narkatiaganj via Muzzafarpur.

I have repeatedly requested the Ministry of Railways to construct a line between Padrona to Madhubani so as to remove the difficulties of farmers regarding the transportation of Sugar cane which is produced in that area in abundance. I have also requested for providing Platform sheds at Adapur, Ram Garhwa, Chhora Dano and Bagaha Stations. May I know, the steps taken regarding the matter ?

The report submitted by the high power committee of Railway should be carefully examined and the action taken on the points of importance.

People in Raxol a village in my constituency, are in unauthorised occupation of Railway land. Government should take action against the individuals concerned.

I had asked the authorities to make arrangements for recovering the Railway land from their occupation but nothing is being done. Now I want to draw the attention of Railway Minister to this so that he may take suitable action in the matter.

Amenities to third class passengers should be increased and the improvements effected should be brought before the house.

We have been complaining regarding catering facility in Railway Department. We wrote several letters and also raised the matter in the consultative committee. Food supplied at the stations at Lucknow, Kanpur and Gorakhpur is exposed to dirt and flies. Station Masters and Railway Doctors should be instructed to be strict in this regard.

There should be a dog squad in addition to Railway Protection Force to keep a watch over Railway property.

I also request that a composite bogie should be added in O. T. Mail which runs from Lucknow to Barauni via Muzzafarpur. This bogie should be detached at Muzaffarpur and go to Bagha via Narkatiaganj. It would be a boon to the people of North Bihar.

Shri Suraj Bhan (Ambala) : I have to make only a few points. I know that the Minister would never like to abolish the Railway Board he has assured that he would make some changes in it. Therefore, my first suggestion is that the representatives of the employees of Railways, and also of the users of railways and certain business concerns should be included among the members of the Railway Board.

Secondly, since the Minister has admitted that the Railways are a commercial undertaking, the Railway employees should be given bonus.

Thirdly, once Shri C. M. Poonacha, the then Railway Minister, gave a New Year gift to Railway employees, particularly to the Gazetted officers. Something should be done for the remaining Class II employees also. He should also ascertain whether the scheduled caste officers benefited or not by the New Year gift at that time.

Recently, some instructions have been issued in regard to the withdrawal of cases concerning September, 1968 strike. It should be ensured that the cases of with holding of promotions, transfers and not giving permission to appear in certain examinations are also set right. The Railway from Delhi to Ambala via Karnal should be doubled.

Finally while you can do without the Chairman of the Railway Board certainly you can't run a train without the pointsman. Satisfied employees will always do better work. The conditions of the Harijans in Railways is very bad, would he think in terms of giving representation to the Harijans in the Departmental Committees and Selection Committees ?

Shri Virbhadra Singh (Mahasu) : I come from a constituency and a State where there is no railway line at all and where no railway line has been constructed since Independence. Our repeated demands in this regard have been of no avail, although there was constant talk of eradicating State imbalances and regional anomalies and disparities.

Let me say that these imbalances and disparities are all due to the lack of railway facilities in certain regions as a result of which no industrialisation could take place there. Although the Central Government are doing a lot for the development of Himachal Pradesh yet no private entrepreneur came forward to set up any industrial undertaking particularly in those areas where there are no adequate railway facilities. The Railways, in their turn, do not agree to construct railway lines until some industries or factories are set up to feed them. This is the state of dilemma. If the Railways take initiative and construct railway lines and provide facilities, naturally many industries would come up.

In this connection, the Government of Himachal Pradesh, and the Members of Parliament and the people belonging to that State have been repeatedly demanding that the broad gauge line, at present upto Kalka, should be extended upto Parmanu which is only three or four miles further from Kalka. Secondly, there is a demand that the narrow gauge line from Pathankot to Joginder Nagar should be extended upto Mandi which would benefit a large area. We also want that a new line should be constructed from Jagadhari to Panvata Sahib Distt. Sirmour. There are several industries and factories in Panvata Sahib and this line will be of much use and help for the people. The Hon. Minister may kindly accept these demands.

Then, 1 Up and 2 Dn Kalka-Howrah Mail had very little room particularly for III class passengers as a result of which the passengers are put to great inconvenience and trouble. I, therefore, request that a new bogie from Kalka and Delhi should be added to this train so that the passengers get some relief.

Last Year, as a member of the Joint Select Committee I came across the difficulties and grievances of the Casual Labour in the Railways and came to the conclusion that the Railways are exploiting the Casual Labour to the utmost and depriving them of their legitimate rights. I request that this category of workers should be regularised and they should be given the same facilities as the other employees of the Railways are given.

The Railway Budget shows that the financial condition of the Railways is not good as it should have been and the Hon. Minister was compelled to suggest the increase in fares and freights, but he had to withdraw the same due to certain pressures. Railways are the biggest public undertaking and their economic health affects economy of the whole country. To me, the main factor to this bad economic condition of the Railways is due to top heavy administration on which too much money is being spent. The Hon. Minister may please look into this aspect.

There is so much leakage in the income of Railways due to ticketless travelling, special arrangements should be made to check this evil. Also, there is a lot of wastage and superfluous expenditure like the other Government Departments. Therefore, if leakages are plugged, top heavy administration is set aright and extravagance is stopped the economic condition of the Railways can be very much improved.

Shri Shiva Chandra Jha (Madhubani) : The question of providing a halt station at Ugana between Sakri and Pandaur stations is being pursued for a long time. Although the Railway Board has given the approval, the halt is not being provided at the point desired by the people of that area. It is therefore requested that this halt should be provided at the place requested for by the people. Also halts should be immediately given at Parsa village near Nirmali and Deep village near Janjhapur, construction of chikna flag station should also be taken. After that, there will be the need of providing a halt near Ghoghardiha station.

A new direct train service should be started between Nirmali and Jainagar. This would be important from strategic point of view also.

The railway line between Nirmali and Supaul was closed during British rule in 1937-38, but since then no action has been taken to restart it. One consideration should also be given to this. Also, a railway line should be provided between Bhuj and Khawada in absence of which the people of that area are facing great inconvenience. It should thereafter be extended upto Janakpur there by providing a link between Kanya Kumari and Kathmandu.

Shri Sheo Narain (Basti): I request the hon. Railway Minister to provide iron bars in the Airconditioned coaches. Recently, on March 13, Dr. Ram Subhag Singh was attacked while travelling in this train. The assailant had entered the coach by breaking the window pane of the lavatory.

Secondly, a mail train should be introduced in the morning from Lucknow to Delhi and from Delhi to Lucknow.

There is a railway crossing in my Constituency Basti. An overbridge should be constructed there in order to avoid unnecessary inconvenience caused to people on account of the long stoppage of the passenger train there.

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : रेलवे प्रशासन के सम्बन्ध में माननीय सदस्यों ने जो अनेक सुझाव मुझे दिये हैं, उनके लिये मैं उनका आभारी हूँ। प्रायः सभी सदस्यों ने अपने-अपने क्षेत्रों में और अधिक रेल-सुविधाओं की मांग की है।

मैं माननीय सदस्यों को विश्वास दिलाता हूँ कि उनकी ओर से प्राप्त पत्रों तथा सुझावों को मैं बहुत महत्व देता हूँ, उन पर गम्भीरता को विचार करता हूँ तथा अपने निष्कर्षों से अवगत कराता हूँ। साथ मैं उन सदस्यों के इस सम्बन्ध में व्यक्तिगत रूप से भी सम्पर्क स्थापित करता हूँ ताकि मिलजुल कर कोई सही निर्णय किया जा सके। मेरा विशेष रूप से यह प्रयत्न रहता है कि विभिन्न समस्याओं को सुलझाने में संसद में किसी प्रकार की एक मतता लाई जा सके।

मैं यह स्वीकार करता हूँ कि जो विभिन्न मांगे उठाई गई हैं उनके सम्बन्ध में कोई आश्वासन पूर्ण उत्तर तो न दे सकूंगा क्योंकि मैंने देखा है कि कई बार ऐसे आश्वासन छूटे ही रह गये हैं और पूरे नहीं किये जा सके हैं। मैं यह खतरा मोल लेना नहीं चाहता। मेरे पूर्ववर्ती मंत्री महोदय ने जो आश्वासन दिये हैं, वे मेरे लिये भी वैसे ही मान्य हैं परन्तु यदि उनके पूरा करने में कोई कठिनाई उत्पन्न हुई तो मैं माननीय सदस्यों से मिलकर तथ्यों पर परामर्श लूंगा।

यद्यपि विभिन्न चित्रों तथा मांगों के बारे में मैं कोई सब्ज बाग नहीं दिखाना चाहता परन्तु फिर भी मुझे विश्वास है कि सभी के सहयोग से हम सभा के समक्ष कुछ बेहतर स्थिति प्रस्तुत कर सकेंगे।

यहां मैं रेलवे के अब तक के तथा अग्रिम पांच वर्षों में होने वाले विकास का संक्षिप्तसा विवरण देना चाहूंगा क्योंकि इस चित्र को सामने रखकर हम रेलवे संबंधी अधिकांश बातों को सुविधापूर्वक सोच सकेंगे, समझ सकेंगे तथा इसमें व्याप्त कमियों को दूर कर सकेंगे। स्थिति को समझने तथा हर पहलू को देख लेने के बाद, आगे की बातों पर विचार करने में सुगमता रहती है।

रेलवे बजट पर चर्चा का उत्तर देते हुये मैंने रेलवे प्रणाली तथा उसके उत्तर दायित्व का व्योरा दिया था। मैंने उन सीमाओं तथा कमियों की ओर भी संकेत किया था जिनके

अन्तर्गत हम कार्य कर रहे हैं तथा इस उत्तरदायित्व को पूरा करने के लिये कुछ कार्यवाही का ब्योरा भी दिया था ।

रेलवे प्रणाली में सर्वप्रथम बात तो यह है कि यात्री तथा माल परिवहन के बीच एक समन्वय का विकास होना चाहिये ताकि देश की आवश्यकताओं को समुचित ढंग से पूरा किया जा सके । यदि रेलवे प्रणाली देश की अर्थ व्यवस्था के लिये विशेष तथा कोयला, इस्पात, उर्वरक तथा सीमेंट के उद्योगों हेतु समुचित तथा कुशल यातायात सुविधाएं प्रदान नहीं करती तो यह विभाग अपने प्रमुख उद्देश्य में असफल रहती है । यह कहने की आवश्यकता नहीं कि रेलवे विभाग को अल्पसूचना पर ही किसी भी संकट की स्थिति का मुकाबला करने के लिये तैयार रहने के लिये समुचित रूप से विकसित होना है । साथ ही मैं यह भी कहूंगा कि यह उत्तरदायित्व केवल रेलवे पर ही नहीं है । किसी भी देश में जहां सुनियोजित अर्थ व्यवस्था की प्रणाली अपनाई जाती है वहां देश में विद्यमान हर प्रकार की परिवहन सेवा का अपनी-अपनी जगह महत्वपूर्ण उत्तरदायित्व होता है और देश की आवश्यकताओं को समझकर देश की परिवहन प्रणाली के विकास के लिये एक समन्वित दृष्टिकोण अपनाया जाना चाहिये जिसमें परिवहन के विभिन्न अंगों को समुचित महत्व दिया जाये । और इसी तथ्य को ध्यान में रखते हुए हमें इस संदर्भ में विचार करना है ।

यहां चर्चा में रेल तथा सड़क परिवहन के बीच प्रतियोगिता का जिक्र किया गया है । परन्तु यह प्रतियोगिता विध्वंसात्मक नहीं होनी चाहिये जिससे कि मौजूद क्षमता निष्क्रिय रहे तथा दुर्लभ एवम बहुमूल्य संसाधन बेकार जाएं । यह बात मैं इस संदर्भ में कह रहा हूं कि जिस मूल्यवान यातायात के लिये रेलवे ने अपनी क्षमता तैयार कर रखी है उसे सड़क परिवहन हस्तगत कर रही है जिससे रेलवे को बड़ी हानि होती है इससे हमें अलाभपूर्ण मार्ग बनाये रखने पड़ते हैं जबकि वहां के लिये वैकल्पिक परिवहन साधन पहले से ही समुचित रूप में मौजूद हैं ।

हमारा प्रयत्न है कि रेलवे पहले यथासम्भव कार्य कुशलता के स्तर को बढ़ाये तथा रेल उपभोक्ताओं को अधिकाधिक सुविधाएं उपलब्ध कराये । साथ ही हम यह भी आशा रखते हैं कि संगठन के कुछ तरीके सुनिश्चित करने के लिये युक्ति निकाली जायेगी कि सड़क परिवहन बिना किसी राष्ट्रीय औचित्य के रेलवे के क्षेत्र में अतिक्रमण न करे उसके यातायात को हस्तगत न करे ।

एक अन्य पहलू और भी है । यह अनुभव किया जाना चाहिए कि यदि अलाभपूर्ण लाइनों से हमें सात करोड़ रुपये की हानि होती है तो हमें नई लाइनें बिछाने के लिये भी उतनी ही की कम धन-राशि उपलब्ध होगी । इससे मेरा यह अभिप्रायः नहीं है कि मैं निर्धारित नीति से हटने की बात कर रहा हूं । हम इन लाइनों को बिछाने की हर सम्भव कोशिश करेंगे परन्तु फिर भी इस निरन्तर हानि के कारण यदि हमें कोई दूसरा उपाय करना पड़ा तो मुझे आशा है कि यह सभा हमें अपना समर्थन देगी ।

दूसरी योजना में समुचित धनराशि उपलब्ध न होने के कारण रेलवे अपने निर्धारित कार्यक्रमों को पूरा न कर सकी और अपेक्षित परिवहन सुविधाएं न दे सकी। यात्री गाड़ियों में भारी भीड़ रही और उपलब्ध यातायात को ढोया न जा सका। परन्तु तीसरी योजना में रेलवे के लिये काफी धन की व्यवस्था की गई जिसके फलस्वरूप अर्थव्यवस्था के विभिन्न क्षेत्रों की अनुमानित आवश्यकताओं की पूर्ति करने के लिये पर्याप्त परिवहन क्षमता बढ़ाई गई। फिर भी दूसरे क्षेत्रों में विकास कार्य विशेष कर कृषि और उद्योग में आशाओं के अनुरूप यह कार्य नहीं हुआ जिसके परिणाम स्वरूप तीसरी योजना के बाद कुछ परिवहन क्षमता अनुप्रयुक्त ही रह गई। इस प्रकार उपलब्ध की गई सुविधाओं तथा क्षमता का उपयोग न होने से राष्ट्र को आर्थिक हानि हुई और इस बारे में अनेक बार प्रश्न उठे।

परन्तु अब हमें देखना है कि हमें आगे क्या कुछ करना है। रेलवे की चौथी योजना का उद्देश्य यह है कि माल तथा सवारी यातायात, जिसका चौथी योजना में विकास होना है उसके लिये पूरी तरह व्यवस्था की जाये।

अभी कुछ देर पहले कुछ माननीय सदस्यों ने गणकों इलैक्ट्रॉनिक्स तथा अन्य विभिन्न उपकरणों के उपयोग के बारे में जिक्र किया वृहत विकास प्रणाली में पुराने ही तरीकों पर चलना सम्भव नहीं रहता तथा हमें अपने अनुसन्धान आदि का उपयोग करना होता है। अतः समस्त व्यवस्था के आधुनिकीकरण के मामले को काफी प्राथमिकता दी जायेगी और इस कार्य को संसाधनों की उपलब्धि के अनुसार अधिकतम मात्रा में सम्पादित करना पड़ेगा।

दूसरा लक्ष्य यह है लाईनों को बदलने का कार्य अधिकाधिक तेजी से तथा अधिकाधिक सीमा तक किया जाये ताकि आर्थिक विकास और अधिक यातायात के क्षेत्रों में बड़ी लाईन पद्धति को अधिक कुशलता से बढ़ाया जा सके।

रेलवे की चौथी योजना के बारे में योजना आयोग के एक कार्यकारी दल ने अध्ययन किया है तथा अनुमान लगाया है कि चौथी योजना के अन्त में 29 करोड़ टन माल के परिवहन की मांग होगी। फिर भी तीसरी योजना में रेलवे के यातायात अनुमानों के बारे में लोक लेखा समिति की आलोचना को देखते हुए तथा साथ ही गत पांच छः वर्षों के दौरान रेल परिवहन यातायात से वृद्धि की प्रवृत्ति को देखते हुये रेलवे मंत्रालय ने माल परिवहन का मूल लक्ष्य वर्ष 1973-74 में 29 करोड़ टन के स्थान पर 26.5 करोड़ टन रखना उचित समझा है। योजना आयोग के कार्यकारी दल ने तथा योजना आयोग ने भी इसे स्वीकार कर लिया है।

यातायात की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिये रेलवे को लगभग 1700 करोड़ रुपये की आवश्यकता थी परन्तु साधनों के अभाव के कारण आयोग ने इसे घटाकर 1525 करोड़ रुपये कर दिया। इस 1525 करोड़ का मुख्य आवंटन इस प्रकार था। रेलवे इंजन, डिब्बे आदि बनाने के लिये 620 करोड़, रेलवे पटरियों के लिये 315 करोड़ लाइनों के पुनः निर्माण के

लिये 200 करोड़, नई रेलवे लाइनों के लिये 83 करोड़ विद्युतीकरण के लिये 82 करोड़ तथा कुछ अन्य कामों के लिये भी कुछ छोटी राशियां रखी गयी हैं। नई लाइनों के बिछाने के लिये जो 83 करोड़ की धनराशि निर्धारित की गई है उसमें से 55 करोड़ तो उन्हीं लाइनों पर खर्च हो जायेगा जिनके बिछाने का कार्य हाथ में लिया जा चुका है ; शेष 28 करोड़ रुपये से 800 मीटर की नई लाइनें बिछायी जायेंगी। नई लाइनें बिछाने के कार्य को हाथ में लेने पर आर्थिक पहलू का भी ध्यान रखना होगा ? इस धन राशि में से भी कुछ धन और कम करना पड़ेगा, क्योंकि फराका बांध जैसे कुछ अन्य कार्य भी इसी आवंटन में से ही करने होंगे। राज्य सरकारों, जनता और संसद सदस्यों की बढ़ती हुई मांग को देखते हुए तथा खास-खास बड़ी औद्योगिक या खनन परियोजनाओं या बड़ी पत्तनों सम्बन्धी योजनाओं और रेलवे की अपनी प्रचालन आवश्यकताओं और सामरिक महत्व की लाइनों के लिये परिवहन सम्बन्धी आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए लगभग 2000 किलोमीटर को पूरा करने के सम्बन्ध में सर्वेक्षण कर लिया गया है अथवा किया जाने का विचार है। नई लाइनों के निर्माण में सामान्यतः काफी अधिक पूंजी लगानी होती है। इन परिस्थितियों में, जिन नई लाइनों का निर्माण किया जाना है, उनका चुनाव हमें ध्यानपूर्वक करना होगा।

प्रायः नई लाइनें बिछाने के लिये भारी पूंजी निवेश की आवश्यकता होती है। चूंकि इस प्रकार की रेलवे लाइनों पर रेलवे की अपने लाभांश का 6 प्रतिशत केन्द्रीय राजस्व को देना पड़ता है अतः ऐसी योजनाओं को हाथ में लिया जाता है जिनसे 6.25 प्रतिशत आमदनी की आशा हो। अतः इन परिस्थितियों में हमें नई लाइनें बिछाने के लिये बहुत चुनाव करना पड़ता है। केवल उन्हीं लाइनों को प्राथमिकता दी जाती है जो बड़े औद्योगिक विकास, खनिज यातायात इत्यादि के लिये काम आयें। शेष 28 करोड़ में चतुर्थ पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत सम्भवतः हम लगभग 800 किलोमीटर की नई लाइनें डालेंगे परन्तु उनके लिए लगभग 75 करोड़ रुपये की आवश्यकता होगी। लगभग 2000 किलोमीटर की लाइनों का कार्य या तो पूर्ण हो चुका है, या होने वाला है।

योजना में 60 करोड़ रुपये की व्यवस्था से विशेष सेक्शनों की उनकी उपयोगिता के आधार पर बड़ी लाइनों में बदलने का विचार किया जा रहा है। देश के कुछ भागों में लगभग 3000 किलोमीटर की महत्वपूर्ण ऐसी छोटी लाइनों को बड़ी लाइन में बदलने के कार्य के लिये एक योजना तैयार की गई है जहां ये लाइनें ठसाठस चल रही हैं। इन परिवर्तनों पर कुल 175 करोड़ रुपये से अधिक खर्च होने की सम्भावना है तथा निधि की उपलब्धि और प्राथमिकता के अनुसार कार्य को अगले 10 से 15 वर्षों में पूरा करने की योजना है। अगले पांच वर्षों में रेलवे कार्यक्रम का वित्तीय आधार यह है कि योजना निधि में से 585 करोड़ रुपये जुटाये जायें और रेलवे के संसाधनों से 940 करोड़ रुपये का अंशदान किया जाये। हमने जो तुरन्त समीक्षा की है उससे संकेत मिलता है कि रेलवे से जिन संसाधनों की आशा थी अब उनके पूरा होने की सम्भावना नहीं है।

मूल्यह्रास आरक्षण निधि में से 525 करोड़ रुपये देने के अलावा, हो सकता है कि रेलवे लगभग 215 करोड़ रुपये से अधिक आन्तरिक संसाधनों से न पैदा कर सके। इससे निधि में

200 करोड़ रुपये का अन्तर रह जायेगा, जिसकी योजना की कार्यान्वित के लिये आवश्यकता है। खर्चा कम करने और आय बढ़ाने के लिये रेलवे भरसक प्रयत्न करेगी और परिणामस्वरूप अपने आन्तरिक संसाधनों की वृद्धि करने का भी प्रयास करेगी। परन्तु फिर भी हम जितना अधिक प्रयत्न करें वह सब अपर्याप्त रह सकता है। 1266 करोड़ रुपये की लागत से 13152 किलोमीटर लम्बी रेल की नई पटरियां बिछाने के प्रस्ताव प्राप्त हो चुके हैं और इसके लिये बहुत अधिक विस्तृत और नये संसाधनों की आवश्यकता होगी।

रेलवे को सौंपे गये कार्यों को प्रतिपादित करने के लिये जिन नये निवेशों की आवश्यकता पड़ेगी उसमें होने वाली कमी की पूर्ति योजना में नियत की गई धनराशि से इतर धन देकर की जायेगी। मैं अभिसमय समिति से अपील करता हूँ कि वह केन्द्रीय सामान्य राजस्व में लाभांश सम्बन्धी रेलवे के उत्तरदायित्व को अधिक समान आधार पर रखें। हमारे लिये यह अपेक्षा करना अनुचित नहीं होगा कि सामाजिक आधार पर अथवा राष्ट्रीय हित में हम जो सेवार्यें घाटे में करते हैं, उनकी राहत हमें मिलनी चाहिये।

मैंने ये सब तथ्य रेलवे की कठिनाइयों को देखते हुए दिए हैं और मैं चाहता हूँ कि इस पर विचार-विमर्श किया जाए ताकि इन सब कठिनाइयों और समस्याओं का कोई समाधान निकल सके।

मेरी बम्बई यात्रा के सम्बन्ध में जो कुछ कहा गया है इस यात्रा के बाद मुझे उस क्षेत्र की समस्याओं का अब अधिक स्पष्ट और विस्तृत ज्ञान हो गया है। मैं ऐसे सैकड़ों व्यक्तियों से मिला जो अपनी बात कहने के लिये दिल्ली नहीं आ सकते थे। उपनगरीय क्षेत्रों के यात्रियों की कठिनाइयों की मैं कभी अवहेलना नहीं कर सकता। बम्बई के उपनगरीय क्षेत्र में रेल यातायात को सुधारने के बारे में जो कुछ भी सुधार करने सम्भव हो सकते हैं उन पर कार्यवाही की जायेगी।

मैंने रेल के कई डिब्बों में देखा है कि दूध के डिब्बे और अन्य सामग्री की बड़ी बड़ी गठरियां लोग रेल गाड़ी के डिब्बों के रास्ते में ही रख देते हैं जिससे यात्रियों को बाहर निकलने और अन्दर जाने में बहुत कठिनाई का सामना करना पड़ता है। इस विषय में मैंने महाप्रबन्धक से बातचीत की है और इस कठिनाई को शीघ्र ही दूर करने के लिये कदम उठाये जायेंगे। इसके अतिरिक्त अन्य कठिनाइयां भी हैं जिनकी सूची तैयार कर ली गई है जिनका भिन्न-भिन्न चरणों में समाधान किया जा रहा है। गाड़ियों में भीड़ की अधिकता के बारे में भी सर्वेक्षण किया गया है। 1950-51 में बम्बई की उपनगरीय रेल गाड़ियों की संख्या 736 थी जो बढ़ाकर अब 1151 हो गई है जिस समय यातायात अपनी चरम सीमा पर होता है, तीन तीन मिनट के बाद गाड़ियां चलती हैं। फिर भी, जबकि वर्तमान क्षमता और संसाधनों को देखते हुए इनकी संख्या बढ़ाना असम्भव सा प्रतीत होता है, 1 अप्रैल, 1970 से मध्य रेलवे की उपनगरीय रेल गाड़ियों की संख्या में 7 गाड़ियों की वृद्धि की जा रही है। बिजली के पुराने रेलगाड़ी के डिब्बों को बदलने की हमारे सम्मुख बहुत बड़ी समस्या है क्योंकि ये डिब्बे 40 वर्ष से भी पुराने हो गये हैं और इनसे बड़ी कठिनाई होती है। सबसे पहले तो इन डिब्बों को बदला जायेगा। यह कार्य दो वर्ष में पूरा होगा। पुराने डिब्बों की अपेक्षा नये डिब्बों में 35 प्रतिशत

अधिक यात्री बैठ सकते हैं। इनसे भी भीड़ की समस्या में कुछ सीमा तक सुधार होगा। चौथी योजना के अन्तिम दो वर्षों में 240 डिब्बे और तैयार होने की सम्भावना है जिनसे अतिरिक्त रेल गाड़ियां चलाई जायेंगी।

श्री नन्दा : हमने कुछ उपकरणों को खरीदने का आदेश दिया है जिससे रेल के डिब्बों का उत्पादन किया जा सके। लेकिन उनकी सप्लाई कार्यक्रम के अनुसार नहीं हो रही है। हम इस बात का प्रयास कर रहे हैं कि इन संस्थानों से सप्लाई के सम्बन्ध में विलम्ब किये जाने के बारे में पता करें और उनसे उपकरणों को शीघ्र सप्लाई करने के लिये अनुरोध करें जिससे भीड़-भाड़ के कारण यात्रियों को होने वाली कठिनाइयों को दूर किया जा सका।

गाड़ियों में भीड़-भाड़ को कम करने के लिये प्रयास किये जा रहे हैं। मुझे पता लगा है कि कुछ लोगों की गाड़ी की छत पर यात्रा करने के कारण मृत्यु हो गई थी। ऐसी घटनाओं को अवश्य रोका जाना चाहिये।

बम्बई में हुई दुर्घटना के बारे में जांच की जा रही है। रेलवे सुरक्षा आयुक्त बम्बई द्वारा की जा रही जांच के बाद ही दुर्घटना के कारणों का पता लग सकेगा। उक्त दुर्घटना के बारे में मुझे प्रत्येक घंटे के बाद सूचना दी जाती थी। दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी के यात्रियों को यथासम्भव सहायता दी गई थी। अधिक भीड़ के कारण कुछ व्यक्ति दरवाजों के हैंडिलों को पकड़ कर लटके हुए थे और यदि वे दरवाजे के अन्दर होते तो शायद यह दुर्घटना न होती। बाधाओं का पता लगाने के लिये न केवल इन लाइनों का बल्कि उपनगरीय रेलवे लाइनों का भी सर्वेक्षण किया गया है। इस बारे में उपचारात्मक कार्यवाही की गई है और हमें आशा है कि भविष्य में ऐसी दुर्घटना नहीं होगी।

राजधानी एक्सप्रेस में शराब पीने को रोकने के लिये यथा सम्भव कार्यवाही की जायेगी।

मंसी के बारे में मैंने विभिन्न मंत्रालयों से विचार-विमर्श किया है। इस सम्बन्ध में निर्णय ले लिया गया है और वहां शीघ्र कार्य आरम्भ कर दिया जायगा तथा उस क्षेत्र की भूमि का कटाव रोकने के लिये यथा सम्भव कार्यवाही की जाएगी।

कर्मचारियों से व्यवहार करने के बारे में हमेशा सतर्क रहा हूं ट्रेड यूनियन कार्यकर्ता होने के नाते मेरा उनसे 25-30 वर्ष से सम्बन्ध रहा है। मैं नैमित्तिक मजदूर और ठेका मजदूर प्रणाली के विरुद्ध हूं। लेकिन मैं यह अनुभव करता हूं कि कुछ परिस्थितियों में ठेके के बिना काम नहीं किया जा सकता। कभी कभी कुछ नैमित्तिक श्रमिकों को नियुक्त करना आवश्यक हो जाता है, अतः इस बात की व्यवस्था की गई है कि यदि कोई नैमित्तिक श्रमिक निर्माण कार्य के अतिरिक्त या किसी ऐसे काम पर जहां 1000 से अधिक व्यक्ति काम करते हों, छः महीने से अधिक काम करता है तो उसे अस्थायी कर्मचारी बना दिया जाता है और उसे वेतन तथा अन्य मामलों में अस्थायी कर्मचारियों को प्राप्त होने वाली सुविधाएं दी जाती हैं। अस्थायी कर्मचारियों के पद खाली होने पर उन पदों पर इनकी नियुक्ति भी की

जाती है। उन्हें आयु सीमा में भी छूट दी जाती है और उन्हें बहुत सी अन्य सुविधाएं भी दी जाती हैं।

श्री नम्बियार : वे दस दस वर्ष से कार्य कर रहे हैं और फिर भी उन्हें नैमित्तिक श्रमिक समझा जाता है।

श्री नन्दा : इस सम्बन्ध में पूरी जांच की जायेगी, नैमित्तिक कर्मचारियों के भविष्य के बारे में हम शीघ्र कार्यवाही करेंगे।

श्री स० कुन्दू (बालासौर) : पश्चिम बंगाल और उड़ीसा में नैमित्तिक कर्मचारियों की मजदूरी में असमानता है उड़ीसा में 40 रु० वेतन है तो पश्चिम बंगाल में 60 रु०। श्रेणी एक दो या तीन में ऐसी असमानता नहीं है। उन्हें न्यूनतम वेतन अवश्य दिया जाना चाहिये। यह छोटी से कार्यवाही करने से उन्हें बहुत राहत मिलेगी।

श्री नम्बियार : नैमित्तिक श्रमिक 15 वर्ष के उपरांत भी स्थाई नहीं किये जाते हैं। यद्यपि रिक्त स्थान होते हैं तथापि प्रशासन जानबूझ कर उन्हें स्थाई नहीं बनाता। इस सम्बन्ध में कोई सीमा अवश्य होनी चाहिये आप यह सीमा तीन या पांच वर्ष रख सकते हैं।

श्री नन्दा : माननीय सदस्य द्वारा उठाये गये प्रश्न पर मैंने ध्यान दिया है। इस सम्बन्ध में अधिकारियों से कहा गया है कि इतने श्रमिकों को स्थाई रूप में क्यों नहीं रखे जा सके। जो भी हो, इतनी अवधि तक रेलवे में काम करने पर ये व्यक्ति अच्छी सुविधाओं के हकदार हो जाते हैं।

मैं यह तो नहीं कह सकता कि जो आज तक रेलवे में नहीं हो पाया मैं उसे पूरा कर दिखाऊंगा। फिर भी मैं पूरा प्रयत्न करूंगा और सदस्यों को अवगत करा दूंगा कि हमारे प्रयत्नों का क्या फल रहा है। वाणिज्यिक क्लर्कों आदि की भी समस्याएं थी। इन समस्याओं पर मैं अलग से विचार करूंगा। तथा इन्हें निपटाने का प्रयत्न करूंगा। इस सभा तथा राज्य सभा के ऐसे माननीय सदस्यों के साथ जिन्हें इन समस्याओं का पूरा पता है मैं इन समस्याओं पर विचार करूंगा तथा किसी निष्कर्ष पर पहुंचने का प्रयत्न करूंगा। लाइसेंस प्राप्त कुलियों के सम्बन्ध में भी मेरा यही उत्तर है।

मजदूर संघों की समस्या के बारे में कठिनाई अनुभव कर रहा हूं। बम्बई में मैं दोनों संघों के प्रतिनिधियों से मिला तथा मैंने उनसे कहा कि आप अलग-अलग क्यों आए हैं, इकट्ठे, क्यों नहीं आये? एक ओर तो हम एक कार्मिक संघ बनाने की बात करते हैं तथा दूसरी ओर हम श्रेणीवार कर्मचारियों के कार्मिक संघ बनाने चाहते हैं। यह उचित नहीं है लोगों की ऐसी कठिनाइयां अवश्य हैं जिनको दूर नहीं किया गया है। हमें कुछ ऐसी व्यवस्था अवश्य करनी होगी जिससे कर्मचारियों को संतोष हो। मुझे यह भी बताया गया है कि कुछ कर्मचारियों को संसद सदस्यों का समर्थन मिल जाने के कारण उनकी कठिनाइयां सरकार के ध्यान में जल्दी आ गयी हैं और इस प्रकार उनको कुछ राहत मिल गई। इस प्रवृत्ति से संघों को टुकड़ों में

विभक्त होने का प्रोत्साहन मिला है। श्रेणीवार संघों की सूचना मुझे रेलवे बोर्ड से नहीं वरन स्वयं संघों से मिली है। यह भी हो सकता है स्वयं संघों में कुछ निहित स्वार्थ हो। मेरे कहने का आशय है कि हम कार्मिक संघों को मान्यता देने के साथ साथ विभिन्न श्रेणियों के कर्मचारियों को परस्पर मिलाना चाहते हैं और उनमें सद्भावना पैदा करना चाहते हैं। मैं उनकी आवश्यकताओं, अधिकारों और मांगों में उचित सामंजस्य स्थापित करने का प्रयत्न करना चाहता हूँ। वास्तव में यदि सभी मामलों में सुव्यवस्था रहे तथा किसी मामले में देरी न की जाय तो किसी भी कर्मचारी को संसद सदस्यों के पास आकर अपनी कठिनाइयां व्यक्त करने की आवश्यकता न पड़े।

जहां तक रेलवे कर्मचारियों की कठिनाइयों के सम्बन्ध में न्यायिक व्यवस्था का प्रश्न है मैं इस बारे में शीघ्र ही विचार करूंगा। मैं विभिन्न निकायों के प्रतिनिधियों से मुलाकात कर रहा हूँ। विभिन्न स्तरों पर इस सम्बन्ध में व्यवस्था की गई है। संयुक्त सलाहकार समिति भी बनाई गई है। इस सम्बन्ध में यदि और भी कुछ करने की आवश्यकता हुई तो वह भी किया जायगा।

खाने के सम्बन्ध में भी बहुत से माननीय सदस्यों ने प्रश्न उठाये हैं। इस सम्बन्ध में मैं इस समय केवल इतना ही कहना चाहता हूँ कि खान पान में सुधार करने के लिये बहुत कुछ करना शेष है।

रेलवे बोर्ड को समाप्त करने की मांग के उत्तर में मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि सारी बातों के लिए केवल रेलवे बोर्ड ही नहीं वरन पूरी रेलवे प्रणाली ही उत्तरदायी है। अच्छी बातों का श्रेय भी पूरी रेलवे प्रणाली को जाता है तथा दोषपूर्ण कार्यों की आलोचना भी पूरी रेलवे पद्धति तथा रेलवे मंत्री की आलोचना है। स्वयं मंत्री भी अपने उत्तरदायित्व से नहीं बच सकता। यदि किसी प्रकार के परिवर्तन भी कहीं आवश्यक है तो मंत्री को वह परिवर्तन करना चाहिये।

इस सम्बन्ध में मैंने राज्य सभा में 11 बातों का उल्लेख किया था। इस समय मैं उन सभी बातों का उल्लेख न करके केवल एक बात कहना चाहता हूँ। मुझे सम्पूर्ण रेलवे पद्धति की एक बार पूरी जांच करनी है तथा देखना है कि क्या सम्पूर्ण व्यवस्था को पुनः व्यवस्थित करना होगा। मैं माननीय सदस्यों को विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि यदि रेलवे विभाग को सुचारु रूप से चलाने के लिये किन्हीं व्यक्तियों को उनके वर्तमान पदों से हटाना भी पड़ा तो मैं यह कदम उठाने से नहीं कतराऊंगा। किन्तु केवल रेलवे बोर्ड को ही सभी त्रुटियों के लिये दोषी बताना उचित नहीं है। रेलवे बोर्ड के कर्मचारी कहीं आकाश से नहीं टपकते। वे विभिन्न श्रेणियों के निम्न पदों से ऊपर उठते हैं तथा जनरल मैनेजर तक पहुंचते हैं। अतः सभी को एक साथ दोषी बताना न्यायसंगत नहीं है।

श्री नम्बियार : हम किसी व्यक्ति विशेष को दोषी नहीं बता रहे हैं, वरन हम इस पद्धति और प्राधिकार का विरोध कर रहे हैं।

श्री नन्वा : हम इस पद्धति की पूरी जांच करेंगे। मैं स्वयं समझता हूँ कि कुछ परिवर्तन और सुधार करने की आवश्यकता है। मैंने प्रशासनिक सुधार आयोग और अध्ययन दल के

प्रतिवेदन की जांच भी की है। आयोग ने कई सिफारिशों की हैं तथा मुझे आशा है कि हम उनको क्रियान्वित कर सकेंगे। इनमें से कुछ का प्रभाव वर्तमान व्यवस्था के उच्च स्तर के अधिकारियों पर भी पड़ सकता है।

कुछ माननीय सदस्यों ने इस बात का भी उल्लेख किया है कि भूतपूर्व रेलवे मंत्री ने बहुत से आश्वासन दिये थे किन्तु उनको पूरा नहीं किया गया। अब मैं उन सभी आश्वासनों का भार अपने ऊपर लेता हूँ तथा स्वयं को हर बात के लिये उत्तरदायी मानता हूँ। मेरा निवेदन है कि माननीय सदस्य रेलवे बोर्ड आदि को दोषी न बताकर मुझ से प्रश्न पूछें और यदि मैं उनका संतोषजनक उत्तर न दे पाऊँ तो वे उसके लिये मुझे दोषी ठहरायें।

विभाग में बहुत से अच्छे कर्मचारी भी हैं तथा कुछ खराब कर्मचारी भी हैं। अतः मैं सम्पूर्ण विभाग को सदोष नहीं कह सकता। मैं अच्छे और कुशल कर्मचारियों की सहायता तथा सहयोग से ही कुछ कर सकता हूँ और यदि मैं ऐसे व्यक्तियों को कोई प्रोत्साहन नहीं दे पाता तो मैं अपने कार्य में असफल सिद्ध होऊँगा।

श्री स० कुण्डू (बालासौर) : प्रशासनिक सुधार आयोग ने यह सिफारिश की थी कि रेलवे बोर्ड के सदस्यों की नियुक्ति सभी रेलवे के जनरल मैनेजरो में से होनी चाहिये तथा उन्हें रेलवे बोर्ड में उनकी कार्यकुशलता के आधार पर लिया जाना चाहिये। क्या माननीय मंत्री इस सम्बन्ध में कोई आश्वासन देंगे ?

श्री नन्दा : अन्य बातों के साथ साथ माननीय सदस्य द्वारा दिये गये सुझाव पर भी पूरा विचार किया जायेगा।

जैसा कि मैं निवेदन कर चुका हूँ रेलवे को भारी घाटा हो रहा है तथा हमें प्रतिवर्ष भारी धनराशि ब्याज के रूप में देनी पड़ती है। इस संदर्भ में मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलवे को कुछ ऐसे कारणों से भी हानि उठानी पड़ी है जिनका सम्बन्ध रेलवे विभाग से नहीं है। कभी कभी लोग रेलवे के कर्मचारियों पर आक्रमण कर देते हैं, उनके प्राण तक ले लेते हैं और रेलवे की सम्पत्ति को क्षति पहुंचाते हैं। अकारण रेलों को रोक लिया जाता है जिससे रेलगाड़ियां समय पर नहीं पहुंच पाती हैं। इन घटनाओं के लिये रेलवे विभाग को दोषी नहीं कहा जा सकता तथा इन कारणों से हुई हानि के लिये भी रेलवे विभाग को दोषी नहीं कहा जा सकता। ऐसी परिस्थितियों में रेलवे कैसे कुशलता पूर्वक अपना कार्य कर सकती है ?

इसी प्रकार बिना टिकट यात्रा करने की समस्या भी बड़ी भयानक है। यदि बिना टिकट यात्रा करने वालों से अतिरिक्त किराया वसूल किया जाता है तो वे रेलवे के कर्मचारियों पर आक्रमण कर देते हैं। ऐसी घटना अभी हाल में ही घटी है।

कानून और व्यवस्था की कमी के कारण भी रेलवे को भारी हानि उठानी पड़ती है। बहुत से आन्दोलनों का रेलवे से कोई सम्बन्ध न होने पर भी आन्दोलनकर्ता रेलवे की सम्पत्ति को क्षति पहुंचाते हैं। ये घटनायें देश के विभिन्न भागों में नित्य घटती रहती हैं।

कुछ राज्य चाहते हैं कि अलाभकर रेलवे लाइनों को बनाये रखा जाय। चोरी आदि के कारण भी करोड़ों रुपये का घाटा हो रहा है। हाल में ही मुझे एक यात्री ने बताया कि उसके दो पंखे उसके मौजूदगी में ही उठा लिये गये। उसने यह भी बताया कि यदि मैं कोई चीख पुकार करता तो मेरे प्राण ही ले लिये जाते। हमें ऐसी परिस्थितियों के बीच से गुजरना होता है जो हमारी प्रगति और कार्यकुशलता में बाधा उपस्थित करती हैं। मुझे आशा है कि इन सभी परिस्थितियों पर काबू पाने के लिये माननीय सदस्यों का पूरा सहयोग प्राप्त होगा।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं कटौती प्रस्तावों को मतदान के लिये रखता हूँ।

श्री क० प्र० सिंह देव (ढेंकानाल) : महोदय ! हमने बहुत महत्वपूर्ण प्रश्न उठाये थे किन्तु उनका उत्तर नहीं दिया गया।

श्री रंगा (श्री काकुलम) : महोदय ! श्री सिंहदेव और प्र० सो० पा० के नेता ने बहुत सी महत्वपूर्ण बातों का उल्लेख किया है किन्तु माननीय मंत्री ने किसी का भी उत्तर नहीं दिया। सभा की अब तक की प्रक्रिया के अनुसार यदि मंत्री महोदय किसी बात का उसी समय उत्तर नहीं दे पाते तो वह उसकी जांच करते हैं तथा बाद में सम्बद्ध माननीय सदस्य को बता देते हैं कि वह उन्हें स्वीकार कर रहे हैं अथवा नहीं।

श्री नन्दा : मैं सुझावों को स्वीकार करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं एक-एक करके सभी कटौती प्रस्तावों को मतदान के लिये रखूंगा। पहले मैं श्री कंवर लाल गुप्त के कटौती प्रस्ताव संख्या 98 को मतदान के लिये रखता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा कटौती प्रस्ताव संख्या 98 मतदान के लिये प्रस्तुत किया गया

लोक सभा में मत विभाजन हुआ

The Lok Sabha divided

पक्ष 34 : विपक्ष 84

Ayes 34 : Noes 84

प्रस्ताव अस्वीकृत हुआ

The motion was negatived

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं श्री कंवर लाल गुप्त के कटौती प्रस्ताव संख्या 113 को मतदान के लिये प्रस्तुत करता हूँ।

कटौती प्रस्ताव संख्या 113 मतदान के लिये रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

The cut motion was put and negatived

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं श्री स० कुण्डू के कटौती प्रस्ताव संख्या 31,412 क और 815 को मतदान के लिये प्रस्तुत करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा कटौती प्रस्ताव संख्या 31,412 क और 815

मतदान के लिये रखे गये तथा अस्वीकृत हुये ।

The cut motions were put and negatived

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं श्री नम्बियार के कटौती प्रस्ताव संख्या 492 को मतदान के लिये प्रस्तुत करता हूँ ।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा कटौती प्रस्ताव संख्या 492 मतदान के लिये

प्रस्तुत किया गया तथा अस्वीकृत हुआ ।

The cut motion was put and negatived

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं कटौती प्रस्ताव 496 को मतदान के लिये प्रस्तुत करता हूँ ।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा कटौती प्रस्ताव मतदान के लिये प्रस्तुत

किया गया ।

लोक सभा में मत विभाजन हुआ

The Lok Sabha divided

पक्ष में 28 : विपक्ष में 83

Ayes 28 : Noes 83

कटौती प्रस्ताव अस्वीकृत हुआ

The cut motion was negatived

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा कटौती प्रस्ताव संख्या 530 मतदान के

लिये प्रस्तुत किया गया ।

लोक-सभा में मत विभाजन हुआ

The Lok Sabha divided

पक्ष में 19 : विपक्ष में 82

Ayes 19 : Noes 82

प्रस्ताव अस्वीकृत हुआ

The motion was negatived

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा कटौती प्रस्ताव संख्या 485 मतदान के

लिये रखा गया

लोक सभा में मत विभाजन हुआ

The Lok Sabha divided

पक्ष में 39 : विपक्ष में 85

Ayes 39 : Noes 85

प्रस्ताव अस्वीकृत हुआ

The motion was negatived

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं श्री गोयल के कटौती प्रस्ताव संख्या 19 को मतदान के लिये प्रस्तुत करता हूँ ।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा कटौती प्रस्ताव संख्या 19 मतदान के लिये
रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ

The cut motion was put and negatived

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं श्री वेणी शंकर शर्मा के कटौती प्रस्ताव संख्या 159 को मतदान के लिये प्रस्तुत करता हूँ ।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा कटौती प्रस्ताव संख्या 159 मतदान के
लिये रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ ।

The cut motion was put and negatived

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं श्री दासचौधरी के कटौती प्रस्ताव संख्या 1152 को मतदान के लिये प्रस्तुत करता हूँ ।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा कटौती प्रस्ताव संख्या 1152 मतदान के
लिये रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ

The cut motion was put and negatived

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं श्री दास चौधरी के कटौती प्रस्ताव संख्या 1162 को मतदान के लिये रखता हूँ ।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा कटौती प्रस्ताव संख्या 1162 मतदान के
लिये रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ ।

The cut motion was put and negatived.

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं अन्य सभी कटौती प्रस्तावों को मतदान के लिये प्रस्तुत करता हूँ ।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा अन्य सभी कटौती प्रस्ताव मतदान के लिये
प्रस्तुत किये गये तथा अस्वीकृत हुये

All the other cut motions were put and negatived

अध्यक्ष महोदय द्वारा वर्ष 1970-71 के लिये अनुदानों की निम्नलिखित
मांगों (रेलवे) मतदान के लिये रखी गईं तथा स्वीकृत हुईं

The following Demands for Grants (Railways) for the year 1970-71 were put and adopted.

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
		रुपये
1	रेलवे बोर्ड	1,50,46,000
2	विविध व्यय	6,36,99,000
3	चालित और दूसरी लाइनों को भुगतान	17,02,000

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
4	संचालन व्यय—प्रशासन	78,22,78,000
5	संचालन व्यय—मरम्मत और अनुरक्षण	259,38,92,000
6	संचालन व्यय—परिचालन कर्मचारी	158,89,57,000
7	संचालन व्यय—परिचालन (ईंधन)	165,68,55,000
8	संचालन व्यय—परिचालन (कर्मचारी और ईंधन को छोड़कर)	50,19,62,000
9	संचालन व्यय—विविध व्यय	36,04,49,000
10	संचालन व्यय—कर्मचारी हित	25,55,21,000
11	संचालन व्यय—मूल्यह्रास आरक्षित निधि में विनियोग	100,00,00,000
11क	संचालन व्यय—पेंशन निधि में विनियोग	15,00,00,000
12	सामान्य राजस्व को लाभांश	167,09,64,000
13	चालू लाइन निर्माण (राजस्व)	9,01,71,000
14	नयी लाइनों का निर्माण	36,08,05,000
15	चालू लाइन निर्माण—पूँजी, मूल्यह्रास आरक्षित निधि और विकास निधि	569,19,12,000
16	पेंशन-प्रभार—पेंशन निधि	7,95,45,000
17	सामान्य राजस्व से लिये गये कर्ज और उसके ब्याज की अदायगी—विकास निधि	2,15,72,000
18	विकास निधि में विनियोग	5,74,59,000
19	राजस्व आरक्षित निधि में विनियोग	3,63,13,000
20	अति पूँजीकरण के परिशोधन के लिए भुगतान—सामान्य राजस्व से लिये गये कर्ज और उसके ब्याज की अदायगी—राजस्व आरक्षित निधि	3,65,23,000

विनियोग (रेलवे) विधेयक
APPROPRIATION (RAILWAYS) BILL

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि रेलवे के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1970-71 की सेवा के लिये भारत की संचित निधि में से कुछ राशियों को भुगतान और विनियोग का अधिकार देने वाले विधेयक को पेश करने की अनुमति दी जाय।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है : 'कि रेलवे के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1970-71 की

सेवा के लिये भारत की संचित निधि में से कुछ राशियों के भुगतान और विनियोग का अधिकार देने वाले विधेयक को पेश करने की अनुमति दी जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

The motion was adopted

श्री नन्दा : मैं विधेयक को पुरःस्थापित करता हूँ ।

श्री नन्दा : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि रेलवे के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1970-71 की सेवा के लिये भारत की संचित निधि में से कुछ राशियों के भुगतान और विनियोग का अधिकार देने वाले विधेयक पर विचार किया जाय ।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है : 'कि रेलवे के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1970-71 की सेवा के लिये भारत की संचित निधि में से कुछ राशियों का भुगतान और विनियोग का अधिकार देने वाले विधेयक पर विचार किया जाये ।'

Shri Kanwar Lal Gupta (Delhi Sadar) : In reply to various suggestions and points put forth by hon. Members the hon. new Minister has stated that he will consider and examine them. He did not give any assurance whatsoever.

The hon. new Minister will have to look into the causes as to why the Railways are suffering heavy losses for the last three or four years. He will have to look into the matter as to why the goods traffic has not increased as compared to the increase in production of basic industries and agriculture. In my view it is due to the fact that people are now transporting their goods through road transport. Inefficiency is prevailing in the Railways.

Corruption is rampant in the Railways. Used tickets are available in the market. An intelligence cell should be created to eradicate corruption.

Physical checking is not made regarding the availability of the scrap in the Railways. Railways can earn crores of rupees by selling this scrap in the market. Outstanding expenditure is increasing day by day. It should be reduced. Overtime allowance worth 4 or 5 crores of rupees is being paid in the railways. It should be checked.

Uneconomic lines should be transferred to private parties. They will earn profit while contributing something to the railway revenues. It is due to the leakage that the Railways are suffering losses.

Steps should be taken to protect the railways from anti-social and anti-national elements. Railway property worth crores of rupees is being destroyed by those elements. Railways should be modernised. It is one way to avoid losses.

Travel in the railways is becoming unsafe day by day. Recently an attempt was made on the life of Dr. Ram Subhag Singh. Pandit Deendayal was murdered in his compartment few years ago. Steps should be taken to protect the life and property of the passengers.

An underground ring railway should be constructed in Delhi. Survey work is going on at a very slow pace. Keeping in view the progress of the survey I may say that we will not be able to construct the ring railway in the next three or four years. Main platforms at the existing

stations and more halt station should be constructed in Delhi. A committee should be formed to look into the problems of the people of Delhi and also of those people who are coming to Delhi daily for livelihood.

Railway colonies in and around Delhi lack to even basic amenities. The hon. Minister should himself go and see the pitiable condition of those colonies.

Overbridges should be constructed at the railway crossings in Delhi.

The Minister of Railways (Shri Nanda) : I have already visited the railway colonies in Delhi and have acquainted myself with the difficulties being faced by the employees I shall try my best to bring improvements there.

Efforts will be made to expedite the survey work. So far as the losses to the railways are concerned I will see that they are reduced. Steps will be taken to improve the situation.

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि रेलवे के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1970-71 की सेवा के लिए भारत की संचित निधि में से कुछ राशियों के भुगतान और विनियोग का अधिकार देने वाले विधेयक को पेश करने की अनुमति दी जाये।”

जो इसके पक्ष में है वे ‘हां’ कहेंगे और जो विपक्ष में हैं वे ‘नहीं’ रहेंगे।

कुछ माननीय सदस्य : ‘हां’

उपाध्यक्ष महोदय : ‘हां’ वाले जीत गये।

श्री कंवर लाल गुप्त : एक भी सदस्य हां नहीं बोला है। आपको कहना चाहिए था कि ‘नहीं’ वाले जीत गये।

उपाध्यक्ष महोदय : सन्देह को दूर करने के लिए मैं पुनः यह प्रस्ताव प्रस्तुत करता हूं ; प्रश्न यह है :

“कि रेलवे के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1970-71 की सेवा के लिए भारत की संचित निधि में से कुछ राशियों के भुगतान और विनियोग को अधिकार देने वाले विधेयक को पेश करने की अनुमति दी जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

The motion was adopted

उपाध्यक्ष महोदय : मैं खण्डों को मतदान के लिए रखता हूं : प्रश्न यह है :—

“कि खण्ड 2 और 3, अनुसूची, खण्ड 1, अधिनियम सूत्र और विधेयक का नाम विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

The motion was adopted

खण्ड 2 और 3, अनुसूची, खण्ड 1, अधिनियम सूत्र, और विधेयक का नाम विधेयक में जोड़ दिये गये।

Clauses 2 and 3, the Schedule, Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

श्री नन्दा : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि विधेयक को पास किया जाये ।”

उपाध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ ।

“कि विधेयक को पास किया जाये ।”

श्री रंगा (श्रीकाकुलम) : माननीय मंत्री ने इस बात को स्वीकार किया है कि इनसे पूर्व दो अथवा तीन मंत्रियों ने कुछ आश्वासन दिये थे परन्तु उनको अभी तक पूरा नहीं किया गया है । चार वर्ष पूर्व श्री एस० के० पाटिल ने जो कि उस समय रेलवे मंत्री थे, एक उपरि-गुल बनाने का वचन दिया था ताकि चित्तूर जिले के कुप्पम के लोगों की कठिनाइयों को दूर किया जा सके । वहां पर फाटक कस्बे के मध्य में है जिस कारण पिछले कुछ वर्षों में तीन व्यक्तियों की हत्या हो चुकी है । मैं इस बारे में रेलवे बोर्ड को भी कई बार लिख चुका हूँ । परन्तु अभी तक कोई कार्यवाही नहीं की गई है ।

बैलाडीला रेलवे लाइन पर यात्री यातायात आरम्भ किये जाने के बारे में मैं कई बार अनुरोध कर चुका हूँ । परन्तु इस बारे में अभी तक कोई कार्यवाही नहीं की गई है । कच्छार, मनीपुर और नागालैण्ड जैसे सामरिक महत्वपूर्ण स्थानों को रेलवे द्वारा जोड़ा जाना चाहिए । यदि आवश्यक हो तो इस बारे में पाकिस्तान के साथ कोई समझौता भी किया जा सकता है ।

तीसरे दर्जे के यात्रियों की कठिनाइयों को दूर करने के लिये मैं पिछले अनेक वर्षों से लिखा-पढ़ी कर रहा हूँ, परन्तु उनकी दशा सुधारने के मामले में बहुत कम प्रगति हुई है । भीड़ तो कम करने के मामले में भी बहुत कम प्रगति हुई है । तीसरे दर्जे के यात्रियों को शौचालय की सुविधायें भी उपलब्ध नहीं हैं । इनकी दशा सुधारने के लिए प्रयास किये जाने चाहिए ।

रेलवे को दरों में भी वृद्धि कर ही रही है । इससे अनेक वस्तुओं के मूल्यों पर भी प्रभाव पड़ा है । कार्यवाही व्यय में प्रतिवर्ष वृद्धि हो रही है । मैं अपने दल, गरीब लोगों तथा किसानों की ओर से इसका विरोध करता हूँ ।

श्री नम्बियार (तिरुचिरापल्लि) : हम माननीय मंत्री का धन्यवाद करते हैं कि उन्होंने किराया तथा भाड़े में 13 करोड़ रुपये की कमी कर दी है । इसका अर्थ यह है कि भाड़े में जो वृद्धि की गई थी वह लगभग उतनी ही है । इससे मिट्टी के तेल, इस्पात, कोयला तथा ऐसी ही अन्य अत्यावश्यक वस्तुओं का मूल्य और बढ़ेगा । हमने उनसे अनुरोध किया था कि इसको कम किया जाये । परन्तु माननीय मंत्री भाड़े को और कम करने के लिए सहमत नहीं हुए । वह केवल तीसरे दर्जे के किराये तथा भाड़े में कुछ कमी करने पर ही सहमत हुए हैं । अतः हम भाड़े में वृद्धि का विरोध करते हैं । कर बढ़ाने के लिए रेलवे का प्रयोग नहीं किया जाना चाहिए ।

यह एक अच्छी बात है कि माननीय मंत्री ने कर्मचारियों तथा नैमित्तिक मजदूरों की कठिनाइयों को हल करने का वचन दिया है, इनकी समस्याओं को हल करना कोई कठिन बात नहीं है । यदि दो मजदूर निर्धारित समय एक समान काम करते हैं तो उनको वेतन भी एकसा ही दिया जाये ।

नैमित्तिक मजदूरों द्वारा लोको शेडों की मरम्मत आदि का जो कार्य किया जाता है वह स्थायी प्रकार का है अतः इन लोगों को भी स्थायी बनाया जा सकता है। वास्तव में रेलवे प्रशासन उनकी कम वेतन देना चाहता है और उनकी सेवा की गारंटी नहीं देना चाहता। आज सुबह कुछ कर्मचारी मेरे निवास स्थान पर आये थे। उन्होंने मुझे बताया कि वे पिछले पांच अथवा छः वर्षों से जनता एक्सप्रेस रेलगाड़ी के भोजन-पान में काम कर रहे हैं। परन्तु अब उनको अचानक नोटिस दे दिया गया है कि इन भोजन यानों को हटाया जा रहा है अतः उनकी सेवाओं की आवश्यकता नहीं है मैं अनुरोध करूँगा कि इस पर माननीय पहलू से विचार किया जाये। ऐसी ही अन्य श्रमिक समस्याओं को हल किया जाना चाहिए।

मैं इस बात से सहमत हूँ कि बहुत से मजदूर संघ नहीं होने चाहिए। परन्तु इतने बड़े देश में इस बात को नहीं रोका जा सकता। परन्तु मजदूर संघों को मान्यता देने में इसको बाधा नहीं माना जाना चाहिए। यदि कोई मजदूर संघ उचित ठंग से अपने कर्तव्यों का पालन नहीं करता तो उसके लिए मजदूर को दण्ड नहीं दिया जाना चाहिए। माननीय मंत्री को कोई ऐसा सूत्र बनाना चाहिए जिससे प्रत्येक मजदूर को अभ्यावेदन करने का अवसर प्राप्त हो।

श्री समर गुह (कन्टाई) : समाचार पत्रों में यह पढ़ कर प्रसन्नता हुई कि श्री नन्दा ने भेस बदल कर बम्बई क्षेत्र में तीसरे दर्जे में यात्रा की, मैं चाहता हूँ कि वह कलकत्ता क्षेत्र में भी इसी प्रकार यात्रा करे ताकि उनको वहाँ के यात्रियों की कठिनाइयों का अनुभव हो सके।

कलकत्ता में यातायात में इतनी अधिक अव्यवस्था रहती है कि इससे न केवल वहाँ के नागरिकों के दैनिक जीवन बल्कि देश के वाणिज्यिक जीवन पर भी इसका प्रभाव पड़ता है।

अब यह वचन दिया गया है कि कलकत्ता वृद्धाकार रेलवे को यथासम्भव शीघ्र पूरा किया जायेगा सभा में यह आश्वासन अनेक बार दिया गया है। देश में राष्ट्रपति तथा प्रधानमंत्री ने अपनी अपनी कलकत्ता यात्रा के दौरान कलकत्ता नगर की यातायात सम्बन्धी समस्याओं को हल करने के लिए आश्वासन दिये थे। इसके लिए बजट में बहुत कम धनराशि रखी गई है, ऐसा लगता है कि सरकार अपने आश्वासन को पूरा करने के लिए दृढ़ नहीं है। अतः मैं चाहता हूँ कि माननीय मंत्री यह आश्वासन दें कि वह स्वयं कलकत्ता जायेंगे और भेस बदल कर लोगों की समस्याओं को देखेंगे। मुझे आशा है कि वह स्वयं महसूस करेंगे कि कलकत्ता वृद्धाकार रेलवे को अन्य सभी परियोजनाओं पर वरीयता दी जानी चाहिए।

राजधानी एक्सप्रेस में टैगोर संगीत तथा कुछ इन्स्पैसमैन्टल संगीत की व्यवस्था की जानी चाहिए समाचारों का प्रसारण बंगला भाषा में किया जाना चाहिए। राजधानी एक्सप्रेस के मंजिल पर पहुंचने के समय में एक घण्टे की कमी की जा सकती है। मैं अनुरोध करूँगा कि माननीय मंत्री इस मामले पर विचार करें।

उत्तर बंगाल में आई बाढ़ से जलपाईगुड़ी जिले में डोम मोहनी स्थित सब-लाइन को भारी क्षति पहुंची थी। इस लाइन को अभी तक बहाल नहीं किया गया है। इससे स्थानीय लोगों के लिए अनेक समस्याएं उत्पन्न हो गई हैं। अतः इस लाइन को तुरन्त बहाल किया जाना चाहिए।

कुछ नैमित्तिक मजदूर पिछले पांच अथवा छः वर्षों से रेलवे में काम कर रहे हैं। परन्तु उनको अभी भी नैमित्तिक मजदूर ही कहा जाता है। इनकी समस्याओं पर ध्यान दिया जाना चाहिए।

तीसरे दर्जे के यात्रियों को बहुत घटिया किस्म की चाय तथा भोजन दिया जाता है। इसको बन्द किया जाना चाहिए।

रेलवे स्टेशनों पर प्रतीक्षालयों में शौचालयों की दशा बहुत खराब है। इस मामले को मैंने सलाहकर समिति में भी उठाया था लेकिन इस सम्बन्ध में कुछ भी नहीं किया गया। वहाँ केवल जमादार रहता है और वह भी काम नहीं करता। गाड़ियों में शराब पीना अध्यादेश द्वारा बन्द किया जाना चाहिये।

Shri Sheo Narain (Basti) : Punctuality of the trains should be maintained. Government should provide amenities to the third class passengers otherwise they will topple the Government.

Government should give special protection to the people travelling in First Class and Air Conditioned Classes.

I request that appropriate action should be taken in this respect.

श्री विश्व नारायण शास्त्री (लखीमपुर) : रंगपारा उत्तर मुरकेनगसेलका लाइन, जिसे चीनी आक्रमण के समय चालू किया गया था, पर बहुत सुधार करने की आवश्यकता है। इस लाइन पर स्थित स्टेशनों पर विश्राम-गृह नहीं हैं और प्लेटफार्मों पर ऊपरी छत भी नहीं है। आसाम में कुछ ब्रांच लाइनें हैं जिन्हें अलाभप्रद ब्रांच लाइन कहा जाता है। वास्तव में वे रेलवे बोर्ड की उपेक्षा के कारण अलाभप्रद ब्रांच लाइनें हैं। रेलवे बोर्ड को जनता की भलाई के लिये कार्य करना चाहिये।

रेलवे मन्त्री (श्री नन्दा) : सदस्यों द्वारा दिये गये सुझावों का सरकार स्वागत करती है। डा० रामसुभग सिंह के साथ घटी घटना से मुझे दुःख हुआ है और हम पूरा प्रयास करेंगे कि ऐसी घटना फिर न घटे।

राजधानी एक्सप्रेस के बारे में दिये गये सुझावों के बारे में जांच की जायेगी।

कलकत्ता में वृत्ताकार रेलवे चलाने की आवश्यकता की ओर ध्यान दिया जायेगा।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है कि :

“कि विधेयक को पारित किया जाये”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

The motion was adopted

अनुदानों की अनुपूरक मांगें (रेलवे)

SUPPLEMENTARY DEMANDS FOR GRANTS (Railways)

उपाध्यक्ष महोदय : अब सभा वर्ष 1969-70 के बजट (रेलवे) सम्बन्धी अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर चर्चा और मतदान करेगी ।

मांगे सभा के सम्मुख हैं ।

श्री नम्बियार (तिरुचिरापल्लि) : रेलवे मंत्रालय के सम्बन्ध में निम्नलिखित कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये :—

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
1	2	3	4	5
2	3	श्री नम्बियार	भारतीय रेलवे का अन्तर्राष्ट्रीय रेलवे कांग्रेस संघ तथा अन्तर्राष्ट्रीय रेलवे संघ का सदस्य बनाने का प्रयोजन ।	100 रुपये
4	4	श्री नम्बियार	रेलवे सुरक्षा दल का असंतोषप्रद कार्यचालन ।	100 रुपये
5	5	श्री नम्बियार	गाड़ियों के डिब्बों में रोशनी की कमी के कारण सवारी गाड़ियों में यात्रा करने वाले यात्रियों के लिए गम्भीर कठिनाई ।	100 रुपये
6	6	श्री नम्बियार	जनता एक्सप्रेस की डाइनिंग कार के कर्मचारियों की छंटनी तथा उसके फलस्वरूप यात्रा करने वाली जनता को असुविधा होना ।	100 रुपये

उपाध्यक्ष महोदय : आप रेलवे के बारे में अनेक बार बोल चुके हैं ।

श्री नम्बियार : मैं पहले कही गई बातों को फिर से नहीं कहूंगा ।

मेरा कटौती प्रस्ताव संख्या 3 मांग संख्या 2 के बारे में है। हमें यह विदित नहीं है कि हमें अन्तर्राष्ट्रीय रेलवे कांग्रेस संघ का सदस्य किसलिये बनना चाहिये। इसके लाभ क्या हैं और इसके लिये हमें कितनी धनराशि देनी होगी। इस बारे में पूरा स्पष्टीकरण दिया जाना चाहिये।

रेलवे में सुरक्षा बल का मैं विरोध करता हूँ। अभी हाल ही में मद्रास की इन्टैगरल कोच फैक्टरी में रेलवे सुरक्षा बल ने कर्मचारियों पर बिना बात गोली चलाई जिससे 4 कर्मचारी जख्मी हो गये और एक कर्मचारी की मृत्यु हो गई। रेलवे प्रशासन की यह कहानी मनगड़न्त है कि रेलवे के कर्मचारियों ने फैक्टरी से चीजें चुराई थी। यह सच है कि रेलवे सुरक्षा बल ने कर्मचारियों के साथ दुर्व्यवहार किया।

रेलवे सुरक्षा बल रेलवे में चोरियों को रोकने में असफल रहा है।

इन्टैगरल कोच फैक्टरी में गोली चलाये जाने की जांच की जानी चाहिये।

दक्षिण रेलवे में यात्री गाड़ियों में रोशनी की व्यवस्था नहीं है। रोशनी की व्यवस्था केवल एक्सप्रेस गाड़ियों में की जाती है। इस बारे में जांच करने पर पता चला है कि रेलवे प्रशासन ने मितव्ययता के नाम पर बैटरियों के कोटे में कमी कर दी है।

रेलवे प्रशासन जनता और कर्मचारियों की मांगों के प्रति सजग नहीं है। माननीय मंत्री को इस ओर ध्यान देना चाहिये और रेलवे यात्रियों को होने वाली कठिनाइयों को दूर करने का प्रयास करना चाहिये।

Shri Jageshwar Yadav (Banda): There has not been improvement in the Jhansi-Manikpur branch line since 1857. There are no security arrangements on this line. A suggestion was made to construct a railway line from Lalitpur to Khajuraho. But no attention has been paid towards this suggestion.

No overbridge has been constructed on Banda Station. A scheme costing 2 lakhs 49 thousands rupees was passed for constructing overbridge on Banda Station. But it has gone to cold-storage. I request that the arrangement of girders and some old steel sheets should immediately be made for constructing overbridge on Banda Railway Station so that the overbridge may be completed early.

Shri Shashi Bhushan (Khargone): There is no railway line in the Adivasi area of Eastern and Western Naivar. If the meter gauge line is extended from Sonaval to Khargone, it will serve some purpose.

In the Railway Zone in Delhi, thousands of poor employees are living in Jhuggies. They have been forcibly evicted by the Delhi Administration. Their conditions should be improved and proper arrangements should be made for them.

Shri Suraj Bhan (Ambala): Delhi Zone is the biggest zone in the country. After the Mohdi accident, a fact finding committee had recommended for the bifurcation of this Division so that it could be more manageable and the accident could be reduced. I request the

Hon. Railway Minister that those recommendations may be implemented so that the functioning of the railway in Haryana may be improved.

Specific rules may be made for the recognitions of the unions and those unions should be recognised who satisfy these prescribed conditions. The quarter of class IV employees at Kalka should be improved. In the loco-shed colony, there is only one latrine for 12 families. It causes great difficulty to the class IV employees living there. Unauthorised jhuggies should be removed from there and a separate latrine should be attached with each quarter.

Great injustice is being done in the matter of promotion with scheduled castes employees. Their character roles are intentionally spoiled. The Administration should be streamlined so that the scheduled castes employees may get the same facilities as they were getting before.

Railway dispensaries do not serve class III and class IV employees. It is therefore requested that C. G. H. S. facilities should be made available to these employees.

All employees should be made quasi-permanent after three years service. So that they may be able to obtain some more facilities.

The conditions of railway employees are very bad in Rajasthan. They even do not get pure drinking water. They may be given desert allowance.

Casual labour get unpaid rest in Delhi while everywhere else they get paid rest. The system of unpaid rest should be abolished.

श्री रा० ढो० भण्डारें : मैं मरम्मत तथा रख रखाव से सम्बन्धित अनुपूरक मांग संख्या 5 पर बोल रहा हूँ। कुल 25 करोड़ की राशि में से फालतू पुर्जों के लिये 9 करोड़ रुपये से कुछ अधिक धनराशि रखी गई है। यह धन नहीं खर्च किया जाना चाहिए। वस्तुतः स्थिति यह है कि रेलवे विभाग मरम्मत के लिये उपयोग में आने वाले फालतू पुर्जों को ठेकों पर प्राप्त करता है और इस सप्लाई के लिये यह विभाग ठेकेदारों को कच्चा माल उपलब्ध कराता है। यह प्रणाली खतरनाक तथा बड़ी मंहगी है क्योंकि कच्चा माल प्राप्त करने के बाद ठेकेदार समय पर माल सप्लाई नहीं करते जिसके फलस्वरूप रेलों की मरम्मत तथा उनके उचित रख-रखाव में विलंब होता है और रेलवे की कार्यकुशलता पर कुप्रभाव पड़ता है। अतः यह ठेके की प्रणाली समाप्त कर दी जानी चाहिये। इसके लिये यदि आप चाहें तो रेलवे और अधिक कर्मचारी लगा दीजिये। इससे बेरोजगारी भी किसी सीमा तक कम होगी।

मुझे जानकारी मिली है कि परेल और माटुंगा की वर्कशापों को किसी अन्य स्थान पर स्थानान्तरित किया जा रहा है। इस सम्बन्ध में मैंने मंत्री महोदय को पत्र भी लिखा है। मुझे आशा है कि वह विशिष्ट रूप से यह आश्वासन देंगे कि वे वर्कशाप बम्बई से स्थानान्तरित नहीं किये जायेंगे अन्यथा हजारों लोग बेकार हो जायेंगे।

Shri Shiva Chandra Jha (Madhubani) : Whenever we complain about the ill maintenance of railways are always told by authorities that the maintenance is controlled by Delhi Headquarters. This is quite surprising in as much as that wherever there develops a defect in maintenance only Delhi Headquarters will be supposed to set that right. I would request the Hon. Minister to issue suitable circular or instructions so that the maintenance could be

properly done at every station so as to avoid any scope of shirking of responsibility by the authorities in this regard.

On Demand No. 7, I would like to point out that on Samastipur route, the train travels without light and when the train approaches the station the lights are switched on inquiry. I was told by an Inspector that the railway men sell away the deisel ; and thus the passengers suffer.

Nirmali—Supaul line existed during the British rule but later on it was dismantled. It has not yet been restored. This line is very essential for that area and I request you to please restore it. Similarly Nirmali—Jainagar line on the border should also be constructed. Besides this, Jhanjher-Lokahi and Sakri-Hasanpur lines are also very urgently needed by the people.

Besides Assam Mail one more passenger train should also be introduced between Samastipur and Delhi. A sleeper-coach should be provided from Samastipur to Delhi in the Assam mail.

Whatever you promise, you should fulfil. The railway authorities should be instructed not to shirk responsibilities.

At Samastipur station the passengers face great inconvenience while going out of the station as only one-fourth portion of the big out-gate is opened at the time of rush for collecting tickets. It would be very convenient to the people if one more man is deputed on the gate for collecting tickets and the gate is kept fully opened.

You should ensure that the railway authorities on the spot are not indifferent towards the genuine complaints. They are in the habit of shirking their responsibility and passing on to others, particularly in regard to maintenance. They should be made more careful.

Shri M. A. Khan (Kasganj) : While speaking on the Railway Budget I drew the attention of the Hon. Minister that category of Station Masters and Assistant Station Master in North Eastern Railways was very much neglected and it was very essential—that Government should look into their grievances. They had submitted a memorandum to their D. M. also. Would the Hon. Minister write to the N. E. Railways that those Station Masters and the Assistant Station Masters should be given the same benefits and facilities which are being given to the Station Masters and Assistant Station Masters in other regions.

Shri Molahu Prasad (Bansgaon) : Would the Hon. Railway Minister consider the provision of a direct line from Delhi to Assam as it will be very useful from the defence point of view particularly with reference to any clash with China or Pakistan, and also it would help in the development of the backward areas ?

Shri Randhir Singh (Rohtak) : There used to be an old Rohtak—Panipat railway line which was later on dismantled. Only half of that line from Rohtak to Gauhana has been restored and the restoration of the remaining—second half was also assured by the former Railway Minister. I, therefore, request that the remaining portion should be constructed at the earliest possible.

रेल मंत्री (श्री नन्दा) : मैंने माननीय सदस्यों द्वारा कही गई बातों को नोट कर लिया है। मैं उन सभी पर ध्यान दूंगा। रेलवे सुरक्षा दल के बारे में मैं कहना चाहता हूँ कि

उसके कार्य में सुधार हुआ है। यह भी ठीक है कि अभी भी रेलवे माल की चोरी हो रही है। उसमें और कार्यवाही की जायेगी। हम रेलवे के अन्तर्राष्ट्रीय संगठनों का सदस्य इसलिये बनना चाहते हैं ताकि हमें रेलवे की आधुनिक प्रौद्योगिकी की जानकारी मिलती रहे। यह हमारे लिए लाभप्रद है। उसका आवश्यक व्यय हमें सहन करना ही चाहिये।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा कटौती प्रस्ताव संख्या 3, 4, 5 तथा 6 सभा में मतदान के लिये रखे गये तथा अस्वीकृत हुए।

All the cut motions were put and negatived

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं वर्ष 1969-70 के लिये अनुपूरक अनुदानों की मांगों (रेलवे) सभा में मतदान के लिये रखता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा वर्ष 1969-70 के लिये निम्नलिखित अनुपूरक अनुदानों की मांगों (रेलवे) मतदान के लिये रखी गईं तथा स्वीकृत हुईं।

The following Supplementary Demands for Grants (Railways) for 1969-70 were put and adopted.

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
		रुपये
2	विविध व्यय	19,97,000
3	चालित लाइनों और अन्य को भुगतान	77,000
4	संचालन व्यय—प्रशासन	32,05,000
5	संचालन व्यय—मरम्मत और अनुरक्षण	9,84,87,000
7	संचालन व्यय—परिचालन (ईंधन)	6,64,79,000
8	संचालन व्यय—(कर्मचारी और ईंधन को छोड़कर)	4,12,22,000
9	संचालन व्यय—विविध व्यय	2,24,95,000
14	नयी लाइनों का निर्माण	1,000
15	चालू लाइन निर्माण—पूँजी मूल्यह्रास आरक्षित निधि और विकास निधि	3,000
16	पेंशन प्रभार—पेंशन निधि	1,41,31,000
20	अति पूँजीकरण के परिशोधन के लिए भुगतान	5,11,000

विनियोग (रेलवे) संख्या 2 विधेयक, 1970
 APPROPRIATION (RAILWAYS) No. 2 BILL, 1970

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि रेलवे के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1969-70 की सेवा के लिये, भारत की संचित निधि में से कुछ और राशियों के भुगतान और विनियोग का अधिकार देने वाले विधेयक को पेश करने की अनुमति दी जाये।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि रेलवे के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1969-70 की सेवा के लिए भारत की संचित निधि में से कुछ और राशियों के भुगतान और विनियोग का अधिकार देने वाले विधेयक को पेश करने की अनुमति दी जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

The motion was adopted

श्री नन्दा : मैं विधेयक को पुरःस्थापित करता हूँ।

श्री नन्दा : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेलवे के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1969-70 की सेवा के लिए भारत की संचित निधि में से कुछ और राशियों के भुगतान और विनियोग का अधिकार देने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।”

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि रेलवे के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1969-70 की सेवा के लिए भारत की संचित निधि में से कुछ और राशियों के भुगतान और विनियोग का अधिकार देने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

The motion was adopted

उपाध्यक्ष महोदय : अब हम खण्डवार चर्चा आरम्भ करेंगे प्रश्न यह है :

“कि खण्ड 2 तथा 3, अनुसूची, खण्ड 1 अधिनियमन सूत्र तथा नाम विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

The motion was adopted

खण्ड 2 तथा 3, अनुसूची खण्ड 1 अधिनियमन सूत्र तथा नाम विधेयक में जोड़ दिये गये।

Clause 2 and 3, the Schedule, Clause 1 the Enacting formula and the title were added to the Bill.

श्री नन्दा : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि विधेयक को पारित किया जाये।”

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि विधेयक को पारित किया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

The motion was adopted

हरियाणा तथा पंजाब कृषि विश्वविद्यालय अध्यादेश के बारे में सांविधिक
संकल्प तथा पंजाब कृषि विश्वविद्यालय विधेयक
STATUTORY RESOLUTION RE : HARYANA AND PUNJAB AGRICULTURAL
UNIVERSITIES ORDINANCE AND PUNJAB AGRICULTURAL
UNIVERSITIES BILL

श्री श्रीचन्द गोयल (चन्डीगढ़) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“यह सभा हरियाणा और पंजाब कृषि विश्वविद्यालय अध्यादेश, 1970 (1970 का अध्यादेश संख्या 1) का, जो 2 फरवरी, 1970 को राष्ट्रपति द्वारा प्रख्यापित किया गया था, निरनुमोदन करती है।”

हमें इस अध्यादेश की पृष्ठभूमि की बातों पर ध्यान देना होगा। 1961 में लुधियाना स्थित पंजाब कृषि विश्वविद्यालय की स्थापना की गई थी। बाद में हिसार तथा पालमपुर में उसकी दो शाखाएं खोली गईं। मुझे अब आपत्ति यह है कि पालमपुर में हिमाचल प्रदेश के लिये अलग से एक कृषि विश्वविद्यालय की स्थापना क्यों नहीं की जा रही है। इसके पीछे भी राजनीति काम कर रही है और निहित स्वार्थ है। हिमाचल प्रदेश के मुख्य मंत्री अपने निजी लाभ की दृष्टि से ऐसा कर रहे हैं। पालमपुर में पहले से एक अच्छी शाखा काम कर रही है और उसे विश्वविद्यालय में परिवर्तित किया जा सकता है।

[श्री क० ना० तिवारी पीठासीन हुए]
[Shri K. N. Tiwary in the Chair]

इसीलिये मैंने यह संकल्प रखा है। यह बहुत आवश्यक है कि पालमपुर में एक विश्वविद्यालय स्थापित किया जाये।

पंजाब पुनर्गठन अधिनियम के अनुसार सभी आस्तियों का कुछ प्रतिशत हिमाचल प्रदेश तथा चण्डीगढ़ को मिलना तय हुआ था। परन्तु इस मामले में उस निर्णय का पालन नहीं किया जा रहा है। यह अनुचित है।

साथ-साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि स्नातक के स्तर से पहले कृषि का प्रशिक्षण बहुत आवश्यक है उस पर समुचित ध्यान दिया जाना चाहिये। इसकी सिफारिश कृषि विश्वविद्यालयों के उपकुलपतियों के सम्मेलन ने भी की है।

अब हमारे देश में बहुत से कृषि विश्वविद्यालय हैं उनमें समन्वय स्थापित करना बहुत आवश्यक है। सरकार को इस ओर ध्यान देना चाहिये और एकरूपता लानी चाहिये। कृषि विश्वविद्यालयों में परीक्षाओं की संख्या 5 से घटाकर 3 कर दी जानी चाहिये। कृषि विश्वविद्यालयों में शिक्षा का माध्यम भारतीय भाषाओं को बनाया जाना चाहिये। इस सम्बन्ध में हिन्दी क्षेत्र में सबसे पहले ऐसा किया जाना चाहिये। इन भाषाओं में पाठ्यक्रम तैयार किये जाने चाहिये।

विद्यार्थी कल्याण कार्य पर विशेष ध्यान देने की बहुत आवश्यकता है। शिक्षा पूरी करने के बाद उन लोगों को रोजगार नहीं मिलता। उन्हें रोजगार उपलब्ध कराने के लिये सभी विश्वविद्यालयों में रोजगार ब्यूरो स्थापित किये जाने चाहिए। जिन विश्वविद्यालयों में वरिष्ठ अध्यापक अधिक संख्या में हैं वहां से उन अध्यापकों को नये स्थापित किये जाने वाले विश्वविद्यालयों में स्थानान्तरित कर दिया जाना चाहिये। इससे अनुसंधान कार्य का विस्तार हो सकेगा। इजराइल जैसे छोटे देश ने रेगिस्तानी इलाकों में हरी खेती आरम्भ कर दी है। हमें उससे कुछ सबक सीखना चाहिये।

कृषि विश्वविद्यालयों के कर्मचारियों को चिकित्सा कालेजों के कर्मचारियों के समान सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं। इनके वेतनमान बढ़ाये जाने चाहिए और उन्हें और अधिक सुविधाएं उपलब्ध की जानी चाहिये।

कृषि विश्वविद्यालयों को किसानों को आधुनिक तरीकों के अपनाने में सहायता करनी चाहिए।

खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अन्नासाहिब शिन्दे) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि पंजाब कृषि विश्वविद्यालय अधिनियम, 1961 द्वारा गठित पंजाब कृषि विश्वविद्यालय के स्थान पर दो स्वतन्त्र कृषि विश्वविद्यालयों की स्थापना का और उन स्वतन्त्र कृषि विश्वविद्यालयों के स्थापन के पारिणामिक या उससे सम्बद्ध विषयों का उपबन्ध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।”

श्री श्रीनिवास मिश्र (कटक) : मेरा एक व्यवस्था का प्रश्न है। विधेयक के प्रयोजनों और कारणों के विवरण में यह कहा गया है कि पंजाब और हरियाणा की विधान सभाओं ने संकल्प पास करके इस सभा को ऐसा कानून बनाने का अधिकार दे दिया है। इस समय लुधियाने में पंजाब कृषि विश्वविद्यालय है, जो पंजाब कृषि विश्वविद्यालय के अन्तर्गत है। अब उसके स्थान पर दो विश्वविद्यालय बनाये जा रहे हैं। उस सम्बन्ध में पहली बात तो यह है कि जो विश्वविद्यालय पंजाब के राज्य क्षेत्र में है उसके बारे में हरियाणा विधान सभा संकल्प कैसे पास कर सकती है।

दूसरी बात यह है कि सूची संख्या दो के विषय पर केन्द्रीय सरकार द्वारा तीन स्थितियों में कानून बनाया जा सकता है। पहली स्थिति आपदाकाल की है। दूसरी स्थिति वह है कि जब राज्य सभा संकल्प पारित करके संसद को सम्बद्ध विषय पर कानून बनाने का अधिकार दे दे और तीसरी स्थिति अनुच्छेद 252 के अन्तर्गत है, जिसमें दो या अधिक राज्यों की विधान सभाएं संकल्प पारित करके किसी ऐसे विषय पर कानून बनाने का अधिकार केन्द्र को दे देती हैं, जिस पर कानून बनाने का अधिकार केन्द्र को नहीं होता और जो संकल्प पारित करने वाले राज्यों के हितों से सम्बद्ध होता है। प्रस्तुत विधेयक के अन्तर्गत तीन व्यवस्थाएं हैं

पंजाब कृषि विश्वविद्यालय अधिनियम, 1961, को निरसन करना पंजाब कृषि विश्वविद्यालय का विघटन तथा उसके स्थान पर दो विश्वविद्यालयों का गठन। ...[अन्तर्बाधाएं] ...मेरे कहने का तात्पर्य यह है कि संविधान के अनुसार इस सभा को ऐसे विधेयक पर विचार करने का कोई अधिकार नहीं है। क्योंकि यह स्थिति वह नहीं है जो कि अनुच्छेद 252 के अन्तर्गत उत्पन्न मानी जा सके। दूसरे शब्दों में, दो राज्यों की विधान सभाओं ने इस मामले में संसद को अधिकार नहीं दिया है। केवल पंजाब विधान सभा द्वारा पारित संकल्प ही इस आशय के लिये माना जा सकता है। हरियाणा विधान सभा द्वारा पारित संकल्प ठीक नहीं है क्योंकि पंजाब कृषि विश्वविद्यालय पंजाब के राज्य क्षेत्र में है हरियाणा में नहीं। अतः हरियाणा का संकल्प संसद को अधिकार देने वाला नहीं है। इस प्रकार इस सभा को इस विधेयक पर विचार करने का कोई अधिकार नहीं है। होना तो यह चाहिये कि पंजाब अपने विश्वविद्यालय को भंग करे तथा हरियाणा और पंजाब अपने-अपने लिये पृथक-पृथक कानून द्वारा कृषि विश्व-विद्यालय स्थापित करें।

श्री अन्नासाहिब शिन्दे : माननीय सदस्य बेकार ही झमेला खड़ा कर रहे हैं। वह मामले को ठीक से नहीं समझ पाये हैं। अनुच्छेद 252 तो बिल्कुल स्पष्ट है। इसमें यह बताया गया है कि किस परिस्थिति में संसद दो या अधिक राज्यों के लिये कानून बना सकती है। जो मामला दो या अधिक राज्यों से सम्बद्ध है यदि उस पर सम्बद्ध राज्य संकल्प पारित करके संसद को उसके लिये अधिकार दे देते हैं, तो संसद उक्त विषय पर कानून बना सकती है। इस मामले में पंजाब विधान सभा और हरियाणा विधान सभा ने संकल्प पारित करके संसद को उक्त विषय पर कानून बनाने का अधिकार दे दिया है। अतः संसद को उक्त विधेयक पर विचार करने का पूर्ण अधिकार है।

सभापति महोदय : चूंकि पंजाब विधान सभा और हरियाणा विधान सभा दोनों संकल्प पारित किये हैं अतः आपका व्यवस्था का प्रश्न वैध नहीं है।

श्री अन्नासाहिब शिन्दे : मैं यह कह रहा था कि इस विधेयक पर सभा में विचार किया जाये। सरकार की यह नीति है कि प्रत्येक राज्य में एक कृषि विश्वविद्यालय हो। यह सभी माननीय सदस्य जानते हैं कि कृषि विश्वविद्यालय का कृषि विकास में कितना योगदान रहा है। भूतपूर्व पंजाब राज्य के दो राज्यों हरियाणा और पंजाब में पुनर्गठित हो जाने पर यह आवश्यक हो जाता है कि हरियाणा राज्य में एक पृथक कृषि विश्वविद्यालय हो। यह तो एक साधारण से विधेयक जिसमें एक विश्वविद्यालय को दो में विभाजित करने का प्रस्ताव है। हरियाणा और पंजाब राज्य के कृषि विश्वविद्यालयों में भूतपूर्व पंजाब विश्वविद्यालय की परिसम्पत्तियों और दायित्वों को विभाजित करने के लिये कुछ पहले ही से स्वीकृत सिद्धान्त स्वीकार कर लिये गये हैं। इसमें तो विवाद की कोई गुंजाइश ही नहीं है। अतः मैं आशा करता हूं कि माननीय सदस्य इस प्रयास की प्रशंसा करेंगे और उक्त विधेयक को बिना विवाद के ही पास कर देंगे।

श्री शिवचन्द्र झा ने विधेयक को राय जानने के परिचालित करने का प्रस्ताव किया है। पंजाब और हरियाणा की विधान सभाओं के द्वारा संकल्प पारित किये जाने के बाद ऐसा करने की कोई आवश्यकता नहीं रह गई है। क्योंकि सम्बद्ध दोनों राज्य इस पर सहमत हैं। जहां तक अध्यादेश जारी करने का सम्बन्ध है विश्वविद्यालय की शैक्षणिक जीवन को जो आन्दोलन से प्रभावित हो रहा था सामान्य बनाये रखने के लिये दो फरवरी को जबकि संसद का सत्रावसान काल था। अब संसद का सत्र शुरू हो गया है अतः यह विधेयक सभा के सामने लाया गया है। मुझे आशा है कि आप इसका समर्थन करेंगे।

सभापति महोदय : अब सभा के सामने सांविधिक संकल्प और विधेयक पर विचार का प्रस्ताव है। क्या श्री शिवचन्द्र झा अपने संशोधन को पेश करना चाहेंगे ?

श्री शिव चन्द्र झा (मधुबनी) : जी हां। मैं प्रस्ताव करता हूं :

“कि विधेयक पर 30 अप्रैल 1970 तक राय जानने के लिये इसे परिचालित किया जाये।”

Mr. Chairman, Sir, Clause 42 of this Bill states that there will be a campus of Punjab Agricultural University at Palampur and the Union territory of Himachal Pradesh will have to bear its expenditure. As such this money will have to be withdrawn from the consolidated Fund of India, and the sanction of the President is essential therefor. This objection still stands, as the recommendation of the President under article 117 (3) has not been sought for it.

According to this Bill the erstwhile Punjab Agricultural University is being bifurcated into two universities—the Punjab Agricultural University and the Haryana Agricultural University. But there will be a campus of Punjab University at Palampur in Himachal Pradesh. This is sheer injustice with the Himachal Pradesh. Justice demands that there should be a separate agricultural university for Himachal Pradesh. Thus the title of the Bill should have been “Haryana, Punjab and Himachal Pradesh Agricultural Universities Bill, 1970.” As there is no provision in the Bill to establish an agricultural university in Himachal Pradesh, I want that opinion of Himachal Pradesh should be elicited on it. So in order to do justice with the Himachal Pradesh this Bill should be circulated for the purpose of eliciting opinion thereon by the 30th April 1970.

Shri Sheo Narain (Basti) : We support the Bill as both the Assemblies having agreed to it, have passed resolutions to this effect. Punjab has a well-established Agricultural University in Ludhiana whereas there is no such University in Haryana although it is a purely Agricultural State. Moreover, Haryana has no industrial base. Arrangements should be made for the establishment of Agricultural University in Hissar, which would be the centre for research on sugarcane and cotton and have Agricultural, Engineering and Home Science Colleges. But the division of the assets in the rates of 40 and 60 is not justified. It should have been divided equally. This university shall need special aid and as such adequate help should be given by the Centre for its progress and development.

श्री हेमराज (कांगड़ा) : अध्यक्ष महोदय, मैं इस विधेयक का स्वागत करता हूँ। पंजाब के पुनर्गठन के समय यह विचारधारा फैली हुई थी कि कुछ संस्थान तीनों क्षेत्रों पंजाब,

हरियाणा, और वह क्षेत्र जो पंजाब से हिमाचल प्रदेश में चले गए थे, के लिए साझे रहेंगे और कि जिस वस्तु का भी विभाजन किया जायेगा उसमें इन तीनों क्षेत्रों का ही हिस्सा होगा, और इसकी व्यवस्था पंजाब पुनर्गठन अधिनियम के खण्ड 48 से 52 में की गई थी। उस समय इन तीनों क्षेत्रों की अपनी विशेष अर्थव्यवस्था थी, पंजाब और हरियाणा की अर्थव्यवस्था कृषि पर निर्भर है तो हिमालय प्रदेश की अर्थ व्यवस्था है। इनसे भिन्न है जो पर्वतीय अर्थ-व्यवस्था अतः पंजाब कृषि विश्वविद्यालय का विभाजन किया जाना चाहिये था और तीनों क्षेत्रों को अपना अपना हिस्सा मिलना चाहिए था। और इन तीनों क्षेत्रों के अपने-अपने विश्वविद्यालय होते। इस पंजाब कृषि विश्वविद्यालय के प्रारम्भ से ही दो भाग रखे गये थे। एक तो लुधियाना में कृषि महाविद्यालय के नाम से और दूसरा हिसार में पशु-पालन महाविद्यालय के रूप में 1966 में। इस विश्वविद्यालय का एक और विभाग कांगड़ा जिले के पालमपुर में खोला गया परन्तु वह पंजाब का ही भाग रहा। कांगड़ा जिले के लोगों ने पालमपुर कालेज को विश्वविद्यालय का दर्जा देने के लिये अनेक अभ्यावेदन दिये परन्तु केन्द्रीय सरकार ने यह बात नहीं मानी। पालमपुर हिमाचल प्रदेश के बिल्कुल मध्य में स्थित है और विश्वविद्यालय के लिये यही स्थान सबसे उपयुक्त है। अतः मेरी मांग है कि पालमपुर में कृषि विश्वविद्यालय की स्थापना की जाये। पालमपुर की घाटी धान और गेहूं की फसल की दृष्टि से बहुत उपजाऊ है और हिमाचल प्रदेश खाद्यान्न के मामले में आत्मनिर्भर हो सकता है। पालमपुर सड़क और रेल मार्ग दोनों से जुड़ा हुआ है और यहां का मौसम भी कृषि विश्वविद्यालय के लिये बहुत उपयुक्त है। इस सम्बन्ध में मैं एक बात यह भी बताना चाहता हूं कि पालमपुर में कृषि कालेज पहाड़ी फसलों और खाद्यान्नों से सम्बन्धित अनुसंधान कार्य के लिये बनाया गया था जो लाहौल स्पीति घाटी से लेकर हिमाचल प्रदेश के पश्चिमी किनारे तक बड़े अच्छे ढंग से कार्य करता रहा है। इसके साथ-साथ इस क्षेत्र में ग्यारह-बारह केन्द्र कार्य कर रहे हैं। परन्तु इस समय हिमाचल प्रदेश में कोई विश्वविद्यालय न होने के कारण पालमपुर कालेज की लुधियाना स्थित कृषि विश्वविद्यालय के साथ जोड़ दिया गया है। जब सरकार हिसार कालेज को विश्वविद्यालय का दर्जा देने जा रही है तो पालमपुर कालेज को भी विश्वविद्यालय का दर्जा देना चाहिये। हिमाचल प्रदेश के पूर्वी और पश्चिमी क्षेत्रों के साथ समान व्यवहार नहीं किया गया है। अतः क्षेत्रीय असमानता को दूर किया जाये। और इस प्रदेश के वीर लोगों में व्याप्त असन्तोष को दूर किया जाय। मंत्री महोदय ने हाल ही में बजट के भाषण के दौरान शिमला में कृषि विश्वविद्यालय की स्थापना करने के बारे में कहा, परन्तु मेरे विचार में शिमला उपयुक्त स्थान नहीं है। जब बहुसंकाय विश्वविद्यालय के स्थापना की अनुमति दी गई है तो पालमपुर में जो कृषि कालेज है उसे हिमाचल विश्वविद्यालय के अन्तर्गत कृषि विश्वविद्यालय का दर्जा देना चाहिये।

मेरी एक और शिकायत यह है कि पंजाब से अलग होते समय हिमाचल प्रदेश की केन्द्रीय सरकार ने यह आश्वासन दिया था कि सभी सम्पत्ति का जो बटवारा किया जायेगा, वह 54.34, और 7.84 के अनुपात से होगा। सम्पत्ति का 7.84 भाग देने का निश्चय उस जन संख्या के आधार पर किया गया जो हिमाचल प्रदेश को स्थानान्तरित की जायेगी परन्तु केन्द्रीय सरकार ने हमारे सभी दावों की उपेक्षा की। सतलज-व्यास की कड़ी और भाखड़ा बांध हमारे

क्षेत्र के अन्दर हैं परन्तु ये हमें नहीं दिए गए और इनका प्रबन्ध पंजाब सरकार को दिया गया है। हिमाचल प्रदेश के क्षेत्र में दो-दो सरकारों का नियंत्रण है। खण्ड 43, 35 और 37 के अन्तर्गत यह कालेज पंजाब कृषि विश्वविद्यालय का एक भाग माना गया है और जब हिमाचल प्रदेश अपना विश्वविद्यालय स्थापित कर लेगा तो इसकी सम्पत्ति के प्रश्न का निर्णय हिमाचल प्रदेश के मुख्य सचिव और पंजाब कृषि विश्वविद्यालय के उपकुलपति करेंगे। अतः इस विधेयक में यह बात बिल्कुल स्पष्टरूप में बतानी चाहिये कि जब हिमाचल प्रदेश अपना विश्वविद्यालय बना लेगा और इस कालेज को विश्वविद्यालय का दर्जा मिल जायेगा तो हिमाचल प्रदेश को कितना भाग दिया जायेगा।

मैंने हिमाचल प्रदेश के भाग को निश्चित करने के बारे में कुछ संशोधनों की सूचना दी है जो परिचालित किये जायें और यह निश्चित किया जाये कि किस-किस को कौन-कौन सी सम्पत्ति मिलेगी। जब हिमाचल प्रदेश में बहुसंकाय विश्वविद्यालय की स्थापना की जायेगी तो सेवा एवं परिसम्पत्तियों आदि का प्रश्न भी सामने आयेगा। अतः इस विधेयक में ये सब बातें निश्चित की जानी चाहिए।

Shri Randhir Singh (Rohtak): I am grateful to the Government for bringing in the Bill to the effect that there should be separate Agricultural Universities in Punjab and Haryana. This has been our demand since long. But the ratio of 60 and 40 fixed for the division of Assets is not proper. Government is well aware of the fact that the area of Haryana is far bigger than that of Punjab, and most of the development work has been done in Punjab. Haryana had to suffer always. Therefore the ratio of the assets should have been fixed justifiably.

The other thing I want is that Punjab and Haryana Agricultural Universities have become advanced and more money should be spent there for cattle breeding and animal husbandry, so that people of these areas may not face trouble in going out of the State for good varieties of cattle. The Agricultural Universities at Hissar and Ludhiana could be developed and this could be in the interest of the country. Haryana is short of water resources. Therefore, in order to have increased agricultural production in the State greater attention should be paid to the research on dry-farming for intensive irrigation purposes, and more funds should be provided for the purpose. Government should also take steps to improve cattle breeding in the State of Haryana. Haryana can become Denmark of India so far as the nutritive products are concerned. In clause 13 of the Bill for appointment of the Vice-Chancellor there is no provision for giving representation to the students, teachers and Employees on the Board of the University. This disparity should be removed.

There is discrimination in the matter of appointment of Vice-Chancellor. If the Board decides Unanimously in favour of any person, he would be made Vice-Chancellor. This provision is not justified because the Board is not an elected body. This consists of Government officials. There should be a panel for appointment of Vice Chancellor. Chancellor should be authorised to appoint Vice Chancellor. It has been stated that the duration of the office of Vice-Chancellor would be for a period of four years, but the same Vice-Chancellor could be re-appointed. This provision is also not proper. The final powers for this purpose should not rest with the Board. A very talented and learned person should be made the Vice-Chancellor.

Complaints have been received that the salary of Agricultural Research scientists are very

low: Government should increase the wages of these dedicated scientists and bring them at par with those of other scientists. Moreover the justifiable demands of the students of Punjab and Haryana should be acceded to. When this University is being bifurcated into Punjab and Haryana Universities. I want that another Agricultural University should be established in Himachal Pradesh. With these words I support this Bill.

Shri Ishaq Sambhali (Amroha): It had already been decided to establish a University in Haryana; and I welcome this step which is being taken through this Bill. But it would have been better had a provision been made in this Bill for establishing a University in Himachal Pradesh also. Ours is an agricultural country and every State needs an agricultural University. But Government has ignored this fact particularly in the case of Himachal Pradesh.

In the changed situation it is very strange that efforts have been made to please the Capitalists and Industrialists and to secure funds from them but no attempt has been made to satisfy the students which is the most dissatisfied and restless section of our society. It seems that this system of giving representation to the capitalists was simply to please them. Therefore, Government should give due representation to the students, teachers and the employees on the Board of the Universities; and only then the universities could be developed. Secondly, Haryana is predominantly an agricultural state and we are proud of the development made in the field of agriculture in that State. I can say that if the research work in the university is improved agricultural production could be increased, cattle breed and animal husbandry could be improved in the state. It is all the more disgusting that the Government is going to centralise all these things. Such Institutes should be established in the agriculture-oriented States where they could function on a sound footing; and it is certain that Haryana could give encouraging results in agriculture and cattle breeding.

So far as the division of the assets of Ludhiana University is concerned, it is necessary that the library, which is a base for any type of research and study, should not be divided. Instead of that, sufficient funds should be made available to Hissar University for the new library.

श्री श्रीनिवास मिश्र : मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ, क्योंकि यह हरियाणा की आवश्यकताओं को पूरा करता है, पर इसे और भी व्यापक होना चाहिए। इसमें हिमाचल प्रदेश में पालमपुर में एक कृषि विश्वविद्यालय स्थापित करने के लिए उपबन्ध नहीं किया गया है। इसका उपबन्ध विधेयक में होना चाहिए। विश्वविद्यालय की स्थापना की बात इस विधेयक में स्वमेव ही आनी चाहिये, इसके लिए किसी आन्दोलन की आवश्यकता नहीं होनी चाहिए।

यद्यपि विधेयक समर्थनीय है पर इसमें बहुत सी कमियां रह गई हैं। उदाहरण के लिये जहां तक हरियाणा का सम्बन्ध है, पंजाब कृषि विश्वविद्यालय अधिनियम को रद्द किया जा सकता था तथा पंजाब के लिए पुराने विश्वविद्यालय अधिनियम को जारी रखा जा सकता था। मेरी समझ में यह बात नहीं आती कि पंजाब विश्वविद्यालय को भंग क्यों किया जाये। यह एक पुराना विश्वविद्यालय है और भली प्रकार चल रहा है। तब फिर इसे भंग क्यों किया जाये? इसे चालू रखा जाये।

फिर आप यदि पुराने विश्वविद्यालय को भंग करते हैं तो क्या नया विश्वविद्यालय

इसका काम संभाल लेगा ? विधेयक में कई असंगतियां हैं । आप कहते हैं कि नया विश्वविद्यालय पंजाब विश्वविद्यालय होगा फिर आप यह कैसे कहते हैं कि यह भंग हो गया है ?

इसके अतिरिक्त आपने विश्वविद्यालय के ढांचे में सुधार करने का कोई प्रयत्न नहीं किया है । विश्वविद्यालय की तथाकथित स्वायत्तता को अस्वीकार किया जा रहा है । आश्चर्य तो हरियाणा सरकार की इस बात पर हो रहा है कि उसकी सलाह है कि उद्योगपतियों और व्यापारियों के बोर्ड में प्रतिनिधित्व दिया जाये जबकि विद्यार्थियों को उससे अलग रखा जा रहा है । इसका अर्थ हुआ कि अधिकारी चाहते हैं कि विद्यार्थी आन्दोलन करें और कठिनाइयां पैदा करें ।

शिक्षकों को भी इसमें प्रतिनिधित्व नहीं दिया गया है जबकि प्रिन्सिपल, सचिवों आदि को उसमें रखा गया है । यह एक कृषि विश्वविद्यालय है इसलिये इसमें ऐसे व्यक्ति होने चाहिए । जो अनुभवी हों और जो विश्वविद्यालय चला रहे हों । पर इसमें वही पुराना ढर्रा अपनाया गया है । और इसका नतीजा भी वही निकलने वाला है जोकि बनारस हिन्दू विश्व-विद्यालय आदि में हो रहा है ।

विधेयक में कुछ उपबन्ध ऐसे हैं जो किसी बुरी नियत से जोड़े गये हैं । यदि ऐसा न होता तो “तदनुरूपी विश्वविद्यालय” न कह कर वहां “हरियाणा कृषि विश्वविद्यालय” होता । यहां “तदनुरूपी विश्वविद्यालय” कहने का कोई औचित्य नहीं प्रतीत होता । इससे भ्रम पैदा होता है ।

फिर आपने स्थानान्तरित किए जाने पर कर्मचारियों को कोई मुआवजा न देने की बात कही । यह उनके प्रति अन्याय है । यदि यह उनका अधिकार है तो वह उन्हें क्यों न दिया जाये ?

फिर विवादों की बात आती है । यहां केवल ‘विवाद’ शब्द का प्रयोग किया है ‘विवादों’ का नहीं । फिर यह भी साफ नहीं है कि ये विवाद किन-किन के बीच के हैं । विश्वविद्यालयों के आपसी विवादों को उपकुलपति आपस में बात करके तय कर सकते हैं और यदि किसी अन्य के साथ विवाद होता है तो दोनों उपकुलपति या उनमें मतभेद होने की स्थिति में केन्द्रीय सरकार फैसला कर सकती है । क्या किसी मामले में अदालत में जाने के अधिकार से वंचित किया जायगा ? यह बात स्पष्ट नहीं की गई है । इन कुछ त्रुटियों का उल्लेख करते हुए मैं विधेयक का समर्थन करता हूं ।

श्री नरेन्द्र सिंह महीडा (आनन्द) : मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूं, पर इन विश्वविद्यालयों के विषय में मेरा कहना यह है कि ये विश्वविद्यालय वास्तव में यथार्थता से बहुत दूर हैं । वास्तविकता यह है कि इन कृषि विश्वविद्यालयों का किसानों की वास्तविक समस्याओं से कोई सम्बन्ध नहीं है तथा वे कमोबेश शहरी संस्थाएं ही हैं । इनके अधिकारी स्वयं को बहुत उच्च वर्ग का आदमी समझते हैं तथा कृषकों को निम्न वर्ग का ।

इस कृषि प्रधान देश में अभी भी व्यापार गृहों आदि उद्योगपतियों को प्रधानता दी जाती है और कृषि की उपेक्षा की जाती है । ऐसा विश्वविद्यालय कठिनाई से कोई एक आध मिलेगा

जो सीधा ग्रामीण क्षेत्र से सम्बन्धित हो तथा जहां लोग जाकर कृषि के सुधार के सम्बन्ध में सलाह ले सकते हों।

इस विधेयक का समर्थन करते हुए, मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि वे इन विश्वविद्यालयों को यथार्थ वादी बनायें और इनका गांवों से सम्पर्क स्थापित करे।

श्री ज्योतिर्मय बसु (डायमण्ड हार्बर) : क्योंकि इस देश की योजनाएं विदेशियों की बनाई हुई हैं अतः उनके जो परिणाम निकल रहे हैं, उनसे मुझे कोई आश्चर्य नहीं होता।

इस देश में कृषि की पूर्णतः उपेक्षा की गई है। और यदि यही कारण है कि अनाज की उपज में संतोषजनक वृद्धि नहीं हुई।

इसलिये मैं कहूंगा कि इन सरकारी विश्वविद्यालयों पर ध्यान देने के बजाय यह अधिक अच्छा होता यदि कृषि सम्बन्धी अनुसंधान और बीज तथा अन्य वस्तुओं के उचित वितरण की ओर अधिक समय तथा शक्ति लगाई जाती। इससे लोगों की अधिक सेवा होती। पर आप मजदूर को बरतरफ करना चाहते हैं और पंजाब तथा अन्य जगहों से आये मजदूरों को कोई मुआवजा देना नहीं चाहते। कृषि स्नातक बना देने से समस्या का समाधान नहीं होगा, जब तक कि आप भूमि सुधार के कार्यक्रम को लागू नहीं करते, पानी की व्यवस्था नहीं करते। अगर यह सब नहीं हुआ तो आप और अधिक कठिनाई में पड़ जायेंगे।

स्वा. कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अन्नासाहिब शिन्दे) : माननीय सदस्यों ने इस विधेयक का जो सामान्य रूप से समर्थन किया है उसके लिए मैं उनका आभारी हूँ। सदस्यों के विचार में ये कृषि विश्वविद्यालय, कृषि अनुसंधान एवं शिक्षा के विकास में सहायक हैं। विधेयक पर चर्चा के दौरान जो सुझाव दिए गए हैं वह वस्तुतः स्वागत योग्य हैं और ये भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद के प्रशासन तथा नीति निर्माण में लाभप्रद सिद्ध होंगे।

श्री हेमराज, श्री मिश्रा तथा अन्य सदस्यों ने हिमाचल प्रदेश में एक विश्वविद्यालय की स्थापना के बारे में बात उठाई है। यदि सदस्य सावधानी से विधेयक के उपबन्धों पर विचार करें तो वे पायेंगे कि सरकार ने सिद्धान्त रूप में इस स्थिति पर विचार किया है, और समय आने पर हिमाचल प्रदेश में भी कृषि विश्वविद्यालय स्थापित होगा। किन्तु प्रश्न यह है कि इसको तुरन्त वहां स्थापित क्यों नहीं किया जा रहा है। कठिनाई यह है कि हिमाचल प्रदेश अपेक्षाकृत एक छोटा राज्य है और यही कारण है कि यह संघ राज्य क्षेत्र है। कृषि विश्वविद्यालयों का संचालन केवल केन्द्र नहीं करता, इसमें राज्य सरकारों का भी दायित्व होता है। यदि हिमाचल प्रदेश में कृषि विश्वविद्यालय की स्थापना कर दी जाएगी तो हिमाचल प्रदेश के बजट साधनों के सीमित होने के कारण कठिनाई उत्पन्न होगी। इन कृषि तथा शैक्षिक विश्वविद्यालयों की स्थापना के लिए हिमाचल प्रदेश की सरकार से विस्तृत रूप में विचार विमर्श करना पड़ेगा।

चर्चा के दौरान विद्यार्थियों को विश्वविद्यालयों के बोर्डों से सम्बद्ध करने का एक महत्त्वपूर्ण सुझाव दिया गया है। मेरे विचार में विद्यार्थियों का शैक्षिक संस्थाओं, विशेषकर विश्वविद्यालयों से सम्बद्ध होना अत्यन्त आवश्यक है। इस विधेयक की कई व्यवस्थाओं का प्रारूप, सम्बन्धित राज्य सरकारों से परामर्श करके तैयार किया गया है और इसी कारण मुझे कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। उदाहरणार्थ हरियाणा विश्वविद्यालय बोर्ड बनाने के लिए हमने हरियाणा सरकार का परामर्श लिया है और उसी के आधार पर विधेयक के उपबन्धों का प्रारूप तैयार किया गया है। ऐसा करने के पीछे भी कई ठोस कारण हैं। यदि विश्वविद्यालय के विभाजन का मामला न होता तो स्वाभाविक तौर से यह मामला पूर्णतः राज्य सरकारों के अधिकार क्षेत्र में आता। अतः हमने राज्य सरकारों की इच्छा को अधिकतम महत्त्व दिया है। जहां तक विद्यार्थियों को इन संस्थाओं से सम्बद्ध करने का प्रश्न है भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद, सब कृषि विद्यालयों से इस मामले में बातचीत करेगा और मैं राज्य सरकारों के सन्मुख इस विषय को रखूंगा। विधेयक में इस पहलू की पूरी तरह से उपेक्षा नहीं की गई है। विधेयक के एक उपबन्ध में इस पहलू का भी कुछ सीमा तक समावेश कर लिया गया है।

यह प्रश्न भी उठाया गया है कि औद्योगिक गृहों को इसके साथ क्यों जोड़ा गया है? ऐसा हरियाणा सरकार के परामर्श से किया गया था। उदाहरण के लिए कृषि इंजीनियरिंग को लें, तो क्या इस विषय को वास्तविक उत्पादन प्रक्रिया से अलग किया जा सकता है। हमारी शिक्षा प्रणाली में यह एक बड़ा दोष है कि वह व्यावहारिक जीवन से बिल्कुल अलग है। यही कारण है कि कृषि विश्वविद्यालयों को उनसे मिलाने का प्रयत्न किया जा रहा है। अतः विश्वविद्यालयों में, न केवल अनुसंधान तथा शिक्षा का विस्तार किया जाएगा अपितु कृषकों को भी इस प्रक्रिया में सम्मिलित किया जाएगा। श्री ज्योतिमय बसु ने पूछा है कि इन कृषि विश्वविद्यालयों ने क्या किया है। कृषि के विकास में यह विश्वविद्यालय कितने सहायक हुए हैं, इस सम्बन्ध में वह इससे सम्बन्धित कुछ प्रकाशन देखें। उदाहरण के तौर पर हाल ही में भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद और कृषि विद्यालयों के सहयोग के परिणामस्वरूप गेहूं के उत्पादन में बहुत अधिक मात्रा में वृद्धि हुई है।

पशु अनुसंधान के विषय की ओर भी ध्यान दिलाया गया है। मैं इससे सहमत हूँ कि हरियाणा जैसे विश्वविद्यालय में जहां पशुधन बहुत अधिक है, पशुओं के विकास पर अधिक बल देना चाहिए।

परिसम्पतियों और देनदारियों के विभाजन सम्बन्धी व्यापक सिद्धान्तों पर भी विचार किया गया है। पंजाब और हरियाणा में व्यापक सिद्धान्त जनसंख्या की प्रतिशतता, खण्डों की संख्या और खेती योग्य क्षेत्र के आधार पर है इसलिए इसका अनुपात 60 : 40 निश्चित किया गया है। हिमाचल प्रदेश के सम्बन्ध में भी सरकार का निर्णय मनमाना न होगा वह कुछ सिद्धान्तों पर आधारित होगा और हिमाचल प्रदेश के साथ न्यायोचित व्यवहार किया जाएगा।

यद्यपि श्री श्रीचन्द गोयल ने अध्यादेश की अस्वीकृति के लिए अनावश्यक प्रस्ताव रखा

है फिर भी सभी माननीय सदस्यों ने इसको एकमत से स्वीकार कर लिया है, यह मेरे लिए हर्ष का विषय है, अतः मैं इस विधेयक पर और चर्चा नहीं करूंगा ।

श्री श्रीचन्द्र गोयल (चन्डीगढ़) : उन्होंने मेरे द्वारा उठाए गए एक प्रश्न का भी उत्तर नहीं दिया है । मैं उन्हें दुबारा पूछता हूँ ।

श्री अन्नासाहिब शिन्दे : मेरा अनुरोध है कि ये अपना संकल्प वापिस ले लें ताकि विधेयक को एकमत से पारित किया जा सके ।

श्री श्रीचन्द्र गोयल : यह खेद का विषय है कि मंत्री महोदय ने मेरे द्वारा उठाई गई बातों की ओर बहुत कम ध्यान दिया है । उन्होंने केवल अपने दल के सदस्यों के प्रश्नों का उत्तर दिया है । मेरे प्रश्न तर्कहीन न थे । मैंने केवल उन बातों को लिया था जो कि कृषि विश्वविद्यालयों के उपकुलपतियों की संस्था द्वारा प्रकाश में लाई गई हैं । लेकिन इस अवसर पर हम विचार कर सकते हैं कि क्या हम स्नातकपूर्व शिक्षा पर उचित ध्यान दे रहे हैं ? और क्या इस प्रकार हम पाठ्यक्रमों में वर्गीकरण और उपस्थिति में एकरूपता ला रहे हैं, किन्तु मंत्री महोदय ने मेरे एक प्रश्न का उत्तर नहीं दिया । क्या यह तर्कहीन प्रश्न है ? मैंने निम्नलिखित प्रश्नों को भी लिया था । कृषि विश्वविद्यालयों में सिमैस्टर सत्र पद्धति क्यों अपनाई जा रही है ? शिक्षा का माध्यम अंग्रेजी के स्थान पर प्रादेशिक भाषाओं को क्यों नहीं बनाया जाता, जबकि इसके लिए मांग की जा रही है ? यही समय है जबकि हम स्नातकपूर्व शिक्षा का माध्यम प्रादेशिक भाषाओं को बना सकते हैं । इसके लिए हमें उचित पाठ्यक्रमों को तैयार करना है । मैंने बेकार स्नातकों के लिए संस्थापन ब्यूरो बनाने का भी सुझाव दिया था ।

मैंने प्रारम्भ में ही इस निरनुमोदन प्रस्ताव को प्रस्तुत करने का कारण बताया था ।

अध्यक्ष महोदय : क्या मैं पूछ सकता हूँ

Shri Shiv Chandra Jha (Madhubani) : Mr. Speaker, let him have his say first, afterwards you do whatever you like. I oppose it.

अध्यक्ष महोदय : यदि वह चुप नहीं करेंगे तो मुझे चेतावनी देनी पड़ेगी ।

Shri Shiv Chandra Jha : Do whatever you like.

अध्यक्ष महोदय : कृपया बैठ जाइए, मैं यह बर्दास्त नहीं कर सकता । मैं उन्हें अंतिम बार चेतावनी देता हूँ ।

Shri Shiv Chandra Jha : Procedure should be followed.

अध्यक्ष महोदय : आप जानते हैं, मैं क्या कहने जा रहा था ?

श्री शिवचन्द्र झा : मैं बाहर जा रहा हूँ ।

(इसके पश्चात श्री शिवचन्द्र झा सदन से उठ कर बाहर चले गये)

(Shri Shiv Chandra Jha then left the House)

अध्यक्ष महोदय : जितना जल्दी आप जाएँ उतना अच्छा है । यह किस प्रकार के सदस्य हैं जो अध्यक्ष को बोलने तक नहीं देते । मुझे इसका बेहद अफसोस है । मंत्री महोदय का कहना है कि उनके द्वारा उठाए गए प्रश्न तर्कसंगत नहीं हैं क्योंकि यह विश्वविद्यालय के अधिकार क्षेत्र में नहीं आते । आप कृपया इसको स्पष्ट कीजिए ।

श्री श्रीचन्द्र गोयल : मैंने प्रारम्भ में ही इस निरनुमोदन प्रस्ताव प्रस्तुत करने का कारण बताया था ।

हिमाचल प्रदेश में कृषि विश्वविद्यालय की स्थापना नहीं की जा रही है और यही कारण है कि मैंने इसकी निरनुमोदन प्रस्ताव सदन के समक्ष रखा है । जहाँ तक हरियाणा में कृषि विश्वविद्यालय खोलने का सम्बन्ध है, निश्चय ही वह स्वागत योग्य सुझाव है । हिमाचल प्रदेश में विश्वविद्यालय न बनने, के पीछे राजनीति का हाथ 336 है । यद्यपि पालमपुर क्षेत्र हिंसार क्षेत्र के समान ही विकसित है किन्तु मुख्य मंत्री तथा अन्य मंत्री उस क्षेत्र में कृषि विश्वविद्यालय नहीं बनाना चाहते क्योंकि उनके महासु क्षेत्र में बड़े बड़े खेत हैं और इसी कारण वह सोलन क्षेत्र में कृषि महाविद्यालय खोलने पर बल दे रहे हैं । यह कांगड़ा जिले तथा आधे हिमाचल-प्रदेश के लिए हितकर नहीं हैं । अतः इसी कारण मैं चाहता था कि केन्द्रीय सरकार हिमाचल प्रदेश में भी हरियाणा की भांति कृषि विश्वविद्यालय स्थापित करें ।

मैंने कर्मचारियों के मकानों एवं चिकित्सा सम्बन्धी सुविधाओं के सम्बन्ध में भी प्रश्न उठाया था क्या यह प्रश्न असंगत था ? मैंने जो भी प्रश्न पूछा मंत्री महोदय ने उसका उत्तर नहीं दिया । उनका यह रवैया बड़ा अनुचित है । मुझे इससे अत्यन्त दुख पहुँचा है । हम यही अपेक्षा करते हैं कि मंत्री महोदय सभी को एक नजर से देखें, सबके द्वारा उठाए गए प्रश्न का उत्तर दें । किन्तु उन्होंने मेरे नाम का उल्लेख तक नहीं किया ।

श्री अन्नासाहिब शिन्दे : मैंने भाषण के आरम्भ में ही कहा था कुछ सदस्यों ने सुझाव दिये हैं मैंने किसी का नाम नहीं लिया और जहाँ तक इनके मुख्य प्रश्न हिमाचल प्रदेश में कृषि विश्वविद्यालय बनाने का है उसका मैंने विस्तार से विवेचन कर दिया है और इनके द्वारा उठाये गए अन्य प्रश्न मुझे तर्कसंगत नहीं लगे । उदाहरण के तौर पर शिक्षा के माध्यम का इस विधेयक से क्या सम्बन्ध है । विश्वविद्यालय किसी भी पद्धति को अपनाने के लिये स्वतन्त्र हैं । क्योंकि वे स्वायत्तशासी निकाय हैं । आप सब लोग इस विधेयक को जल्दी निबटाना चाहते थे अतः मैंने उन सब प्रश्नों की विस्तृत व्याख्या नहीं की । श्री गोयल कठिनाइयों को समझने की कोशिश करें और मुझे गलत न समझें ।

अध्यक्ष महोदय : मेरे विचार में अब उनकी संतुष्टि हो गई है । मैं पहले सांविधिक संकल्प को सभा के मतदान के लिये रखूँगा । इसके बाद श्री झा के संशोधन को लिया जाएगा । उसके बाद विचार करने का प्रस्ताव मतदान के लिए रखा जाएगा ।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि यह सभा हरियाणा और पंजाब कृषि विश्वविद्यालय अध्यादेश, 1970 (1970 था, अध्यादेश संख्या 1) का, जो 2 फरवरी, 1970 को राष्ट्रपति द्वारा प्रख्यापित किया गया का निरनुमोदन करती है।”

संकल्प अस्वीकृत हुआ।

The Resolution was negatived

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि विधेयक पर 30 अप्रैल 1970 तक राय जानने के लिए इसे परिचारित किया जाये।”

संशोधन अस्वीकृत हुआ।

The amendment was negatived

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि पंजाब कृषि विश्वविद्यालय अधिनियम, 1961 द्वारा गठित पंजाब कृषि विश्व-विद्यालय के स्थान पर दो स्वतन्त्र कृषि विश्वविद्यालयों की स्थापना का और उन स्वतन्त्र कृषि विश्वविद्यालयों के स्थापन के पारिणामिक या उससे सम्बद्ध विषयों का उपबन्ध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

The motion was adopted

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि खंड 2 से 4 विधेयक का अंग बने”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

The motion was adopted

खंड 2 से 4 विधेयक में जोड़ दिये गये।

Clause 2 to 4 were added to the Bill

खंड 5

संशोधन किया गया :

पृष्ठ 3,

पंक्ति 14 के पश्चात् निम्नलिखित शब्द रख जाएं।

“Provided that on the establishment of a University in the Union Territory of Himachal Pradesh, the Punjab Agricultural University shall cease to function in the transferred territories.”

[“परन्तु संघ राज्य क्षेत्र हिमाचल प्रदेश में विश्वविद्यालय की स्थापना होने पर पंजाब कृषि विश्वविद्यालय स्थानांतरित क्षेत्रों में कार्य करना बन्द कर देगा।”] (1)

पृष्ठ 3, पंक्ति 21

for "transferred territories" substitutes "Union territory of Himachal Pradesh".

["स्थानांतरित क्षेत्रों," के स्थान पर "संघ राज्य क्षेत्र हिमाचल प्रदेश" शब्द रखे जायें ।] (2)

पृष्ठ 3, पंक्ति 23,

for "Palampur" substitute. "Palampnr, all research, training and extension centres, and any other property, of the Punjab Agricultural University located in the said union territory."

["पालमपुर" के स्थान पर "पालमपुर, सभी अनुसंधान प्रशिक्षण तथा विस्तार केन्द्र तथा उक्त संघ राज्य क्षेत्र में स्थित पंजाब कृषि विश्वविद्यालय की कोई अन्य सम्पत्ति" शब्द, रखे जायें ।] (3) (श्री अन्नासाहिब शिन्दे)

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि खंड 5, संशोधित रूप में, विधेयक का अंग बने ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

The motion was adopted

खंड 5, संशोधित रूप में, विधेयक में जोड़ दिया गया ।

Clause 5, as amended, was added to the Bill

अध्यक्ष महोदय : खंड 6 से 23 तक के लिए कोई संशोधन नहीं है, मैं खंड को मतदान के लिए रखूंगा । प्रश्न यह है :

"कि खंड 6 से 23 विधेयक का अंग बने ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

The motion was adopted

"खंड 6 से 23 विधेयक में जोड़ दिये गये ।

Clause 6 to 23 were added to the Bill

खंड 24

संशोधन किया गया ।

पृष्ठ 14 :

पंक्ति 23 के स्थान पर निम्नलिखित शब्द रखे जायें—

"(f) Until a University is established in the Union Territory of Himachal Pradesh, the Agricultural College at Palampur ;

(g) Such other colleges"

[" (च) संघ राज्य क्षेत्र हिमाचल प्रदेश में विश्वविद्यालय की स्थापना होने तक पालमपुर स्थित कृषि कालेज ;

(छ) ऐसे अन्य कालेज "] (4)

पृष्ठ 14 पंक्ति 26,

for "(g)" Substitute "(h)"

['(छ)' के स्थान पर '(ज)' रखिए] (5) (अन्नासाहिब शिन्दे)

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है

“कि खंड 24, संशोधित रूप में विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

The motion was adopted

खंड 24, संशोधित रूप में, विधेयक में जोड़ दिया गया।

Clause 24, as amended, was added to the Bill

उसके पश्चात् खंड 25 से 42 विधेयक में जोड़ दिये।

Clauses 25 to 42 were then added to the Bill

खंड 43

संशोधन किया गया

पृष्ठ 23, पंक्ति 21,—

for “assets” substitute—“transfer of assets”.

[“परिसम्पत्ति” के स्थान पर “परिसम्पत्तियों का अन्तरण” रखिए] (6)

पृष्ठ 23, पंक्ति 22,

after “Palampur” insert

“or the research, training and extension centres, or property, of the Punjab Agricultural University located in the Union territory”.

[“पालमपुर” के पश्चात् निम्नलिखित शब्द रखे जाएं—

“अथवा अनुसन्धान, प्रशिक्षण तथा विस्तार केन्द्र अथवा संघ राज्य क्षेत्र में स्थित पंजाब कृषि विश्वविद्यालय की सम्पत्ति”] (7)

पृष्ठ 23, पंक्ति 23,

after “College” insert.

“or Centres”

[“कालेज” के पश्चात् “अथवा केन्द्र” शब्द रखिए] (8) (श्री अन्नासाहिब शिन्दे)

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि खंड 43, संशोधित रूप में, विधेयक का अंग बने”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

The motion was adopted

खंड 43, संशोधित रूप में, विधेयक में जोड़ दिया गया

Clause 43 as amended, was added to the Bill

खंड 44 और 45 विधेयक में जोड़ दिये गये ।

Clause 44 and 45 were added to the Bill

खंड 1, अधिनियमन सूत्र, प्रस्तावना तथा विधेयक का नाम विधेयक में जोड़ दिये गये ।

Clause 1, the Enacting Formula, the Preamble and the Title were added to the Bill.

श्री अन्नासाहिब शिन्दे : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि विधेयक, संशोधित रूप में, पारित किया जाये”

अध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

“कि विधेयक को, संशोधित रूप में, पारित किया जाये ।”

प्रश्न यह है कि :

“कि विधेयक को संशोधित रूप में, पारित किया जाय”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

The motion was adopted

इसके पश्चात् लोक सभा सोमवार, 30 मार्च, 1970/9 चैत्र, 1892 (शक) के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई ।

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Monday, March 30, 1970/Chaitra 9, 1892 (Saka).